Brazil

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

# RELATORIO

APRESENTADO

AO

## VICE-PRESIDENTE DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL

PELO

MINISTRO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

Engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza

NO ANNO DE 1893

5º DA REPUBLICA

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1893

1387—93

# INDICE

Pags.

Pags.

PAGS.

# RELATORIO

# MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

*Sr. Vice-Presidente da Republica*

CABE-ME apresentar-vos o Relatorio deste Ministerio, concernente ao anno proximo findo de 1892, em observancia ao preceito constitucional.

Nesse periodo, de que apenas vim alcançar a historia e os antecedentes como auxilio à resolução de grande numero de questões, correram os negocios desta pasta sob a intelligente e honrada gestão dos Srs. Antão Gonçalves de Faria, Innocencio Serzedello Corrêa e Antonio Paulino Limpo de Abreu. O primeiro trazia em sua nomeação a reivindicadora data de 23 de Novembro de 1891, o segundo passara dos Negocios Estrangeiros a presidir o extincto Ministerio da Agricultura a 22 de Junho de 1892 e o ultimo por vós nomeado a 17 de Dezembro desse mesmo anno.

Não lhes foi propicia a épocha para promover o desenvolvimento do paiz, tão abundante em fontes de riqueza ; antes houveram mais que exercitar-se em descobrir meios de ir progredindo com recursos parcos. Os negocios affectos a este Ministerio viam-se embaraçados a cada passo pelas difficuldades economicas. A industria, o commercio e a viação encontravam obices na desconfiança, filha das dissipações do capital, no cambio baixo, e nas difficuldades dos transportes.

O grande e bem intencionado impulso, dado no periodo provisorio do Governo da Republica, foi desviado do seu alvo e não conseguiu produzir mais que uma parte minima dos seus fins em meio de ruinas geralmente inesperadas, mas previstas por alguns poucos. A crença na possibilidade da permanencia de fortunas facil e subitamente feitas, desenvolvendo a cubiça, mudou em jogo as operações inherentes á aggremiação do capital e transtornou completamente os intuitos das concessões dadas. Esses desvarios, que veio cumular o acto dictatorial de Novembro, pondo de rastos o cambio, tornaram onerosissimas a uns, desastrosas a outros, ruinosas a todos, as operações necessarias á satisfação dos compromissos contrahidos no exterior. Desorganizaram-se, baquearam companhias, mal paradas pelo destino que tinham tido os capitaes aggremiados; e não poucas hão sido essas tristes, embora necessarias, destruições chamadas liquidações judiciarias, em que não raro—o que peior é,—infelizmente alguma cousa vai perdida mais que os cabedaes.

Não obstante! A industria, o commercio, a navegação, a viação, desenvolveram-se, progridem; tal é a extraordinaria cópia de riquezas e recursos da nossa terra.

Si uma parte das economias associadas passou ao estrangeiro traduzida em materiaes e machinismos, de que muitos jazem entre nós sem exercicio, improductivamente por emquanto, outra, e a maior, nada mais fez do que mudar de possuidor aqui e está no paiz mesmo.

Com a estabilidade das cousas patrias, que dia a dia se firmará, visto a nossa indole ordeira e pacifica, approxima-se o tempo em que, restabelecido o credito e mais á vista o augmento da producção nacional, reassumidos os valores dos titulos consistentes, tambem hoje depreciados, entraremos em phase azada ao surto dos grandes emprehendimentos nos varios ramos da actividade brazileira. Não se opera o progresso humano ininterruptamente, mas por periodos ou series intercalados de épochas más ou infecundas.

Não nos engane, porém o optimismo de tão fagueiras esperanças. Só o trabalho assiduo, pertinaz e intelligente, o bem fundamentado dos calculos e o estribado das probabilidades dos projectos, alliados a uma verdadeira e

patriotica economia e á comprehensão dos interesses sociaes poderá trazer-nos esses resultados.

Arduos são os deveres dos Governos e dos cidadãos dos Estados Unidos do Brazil. Animar as industrias, ajudar o desenvolvimento do commercio, construir estradas e abrir canaes, regularisar, beneficiar e entreter os rios, melhorar e bastecer os portos maritimos, multiplicar e facilitar as communicações, espalhar, vulgarisar a instrucção e educação profissional, é tarefa para largos annos de afanoso trabalhar e aturada meditação, assim das administrações como dos particulares.

Nem nos levemos de confiança pueril na exuberancia das nossas riquezas naturaes. Que valem a feracidade do solo e inesgotaveis jazidas mineraes, si o não desbrava e amanha o braço do homem, si o minerio não é extrahido e manipulado?

A organização pratica das emprezas, a economia industrial, o fundamento dos seus calculos são pontos que pedem grande reflexão e criterio, como base da creação das fortunas particulares, de que a riqueza publica se compõe. Estamos passando por uma prova, nas consequencias dos nossos desacertos em taes questões.

Um bem entendido auxilio como estimulo á producção nacional, sem descahir em proteccionismo systematico e obcecado, com o firmado direito ao privilegio temporario e breve da invenção e dos seus melhoramentos nos levará, pela união dos esforços e a divisão do trabalho, convenientemente organisados, ao florescimento e bem estar a que aspiramos.

Grande parte é a deste Ministerio nessa immensa elaboração. Tocam-lhe a producção, a transformação e os meios de transporte. Em meio dos problemas de momento, que se esforçava para resolver a pouco e pouco, inspirando-se nos interesses geraes da Nação dentro do circulo economico que lhe estava traçado, dous fitos principaes mirava elle como de mais momentosa solução: — o augmento de braços productores e o que se chamou a crise de transportes.

Attrahir a corrente immigratoria para a parte da Republica até então escassamente procurada, fôra intuito do Congresso Nacional, que o Poder Executivo para logo cuidou de pôr em pratica com solicitude.

Era, tambem, aspiração do Governo melhorar a qualidade da immigração, de modo que se tornassem de real e inteiro proveito os sacrificios do Thesouro publico por adquiril-a, e ainda restringir os onus dos compromissos correspondentes. Sabeis como celebrou-se accordo em tal sentido com a companhia contractante desse serviço.

Com a deliberação do Congresso, de conceder os meios, que solicitastes, e eram indispensaveis para reerguer a nossa principal via ferrea, que se achava desfalcada e incapaz de fazer face ao augmento da quantidade de cargas e passageiros que a demandavam, por uma parte, e por outra com as providencias que o governo tomou para com as companhias de estrada de ferro, conseguiu-se minorar os clamores dos interessados. Para esse effeito concorreu tambem uma medida, que nem por se referir a uma unica empreza do seu genero, escapa ao conjuncto de esforços para debellar aquella crise, e é — o impulso dado às obras do caes de Santos.

Dirigiu tambem a sua attenção para o melhoramento dos outros portos, mas as concessões respectivas estão ainda sem resultado digno de menção mais que os estudos feitos, podendo apenas os serviços executados ou pagos pelo Governo terem tido o andamento compativel com as forças do orçamento ou que permittiu a demora na remessa do material encommendado a fabricas estrangeiras.

Algumas das nossas estradas de ferro que só haviam apresentado *deficits* em seus balanços annuaes, no anno findo deixaram saldo, e é manifesto o accrescimo das receitas das nossas vias ferreas, comquanto algumas, ou pelos prolongamentos recentes, ou pela acquisição de material, seja pelo estado do cambio, seja por alta de salarios — causas em todo caso transitorias — vissem tambem augmentadas as suas despezas.

Augmentou a rede ferro-viaria, cresceu tambem a que se acha em via de construcção e em estudos, embora caducidade de concessões houvesse diminuido o total em projecto.

Crescido numero de immigrantes entrou em nossos portos, boa parte dos quaes agricultores. Ainda que não seja possivel determinar com exactidão quantos desses foram fixar-se no interior aproveitando á lavoura,

pode-se contar que não foram infructiferos os esforços para encaminhal-os áquelle destino.

Entrarei agora nas informações especiaes, a dar-vos conta mais detida do curso dos negocios attinentes ao Ministerio de que vos dignastes confiar-me a presidencia.

## SECRETARIA DE ESTADO

A reorganização desta Secretaria com a mudança do seu nome para Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, estatuida em leis ns. 23 de 30 de Outubro e 26 de 30 Dezembro, de 1891 e 126 B de 21 de Novembro de 1892, foi levada a effeito por decreto n. 1142 de 22 do mez ultimo citado.

Essa reforma consistiu principalmente na reducção do numero de empregados e de directorias, na distribuição dos negocios correspondentes a cada uma, segundo a nova denominação do Ministerio, assim antigos como ultimamente annexados, e na creação da Directoria da Contabilidade.

Não comportando o novo quadro do pessoal todos os funccionarios de que se compunha o da extincta Secretaria da Agricultura, foi mister conservar addidos os excedentes, em observancia das disposições em vigor a tal respeito.

E' cedo ainda para bem aquilatar dos effeitos da recente organização ; mas, si autoriza illação a experiencia de tão breve lapso de tempo, qual o da sua pratica, inclino-me a suppôr não venha longe de pedir retoques.

Só depois que, habilitada por completo a administração do Districto Federal, houver passado ao seu cargo a gestão de todos os serviços municipaes, que a lei lhe incumbe, será possivel firmar juizo definitivo.

Por emquanto, a Secretaria sente-se onerada com o accrescimo da contabilidade e o meneio dos assumptos novos, que lhe ficaram pertencendo, entre os quaes nomeadamente os dos telegraphos e dos correios, cujo desenvolvimento ha excedido sobremodo as previsões.

Annexo a este Relatorio acham-se os quadros do pessoal e organico desta Secretaria.

Exceptuada a illuminação publica, os esgotos da cidade e o abastecimento de agua, realizou-se a transferencia dos negocios eliminados das attribuições deste Ministerio.

Para preenchimento de vaga de amanuense na Secretaria da Agricultura, effectuou-se a 15 de Agosto o concurso exigido pelo respectivo Regulamento, fazendo-se nomeações conforme a classificação obtida.

Tiveram aposentadoria o director engenheiro Aristides Galvão de Queiroz e os chefes de secção bacharel José Ignacio Coimbra e Bernardo José de Castro.

Deram entrada na Secretaria durante o anno findo 16523 papeis sobre varios assumptos.

## EXPOSIÇÃO UNIVERSAL EM ANTUERPIA

A este Ministerio foi presente o convite, pelo Governo da Belgica dirigido ao do Brazil, para representar-se na exposição Universal que se ha de celebrar no proximo vindouro anno em Antuerpia.

Consignando aqui este facto, espero, Sr. Vice-Presidente, que o Congresso Nacional habilite o Governo, no orçamento, com a verba necessaria ás despezas da representação dos Estados Unidos do Brazil naquelle certame industrial.

## EXPOSIÇÃO UNIVERSAL COLOMBIANA EM CHICAGO

Consta do ultimo relatorio apresentado por este Ministerio a maneira por que o Governo iniciou os trabalhos para a representação do Brazil naquelle certamen a celebrar-se nos Estados Unidos da America do Norte este anno.

A commissão para tal fim constituida realisou, com feliz resultado, nesta Capital, uma exposição preparatoria.

Mas não permittiu a estreiteza do tempo figurassem nessa exposição preliminar muitos dos productos da nossa industria, que foram remettidos directamente dos Estados para o local da Exposição Colombiana.

Já se achavam na cidade de Chicago todos os membros da commissão.

Não tendo poupado esforços para isso, o Governo espera conseguir alli condigna representação do Brazil.

## EXPOSIÇÕES AGRICOLAS REGIONAES

Sendo as exposições regionaes um poderoso agente de progresso e de melhoramento da producção, pelo estimulo, que provocam, e pela lição dos factos da experiencia, o decreto n. 837 de 11 de Outubro de 1890 instituiu premios aos expositores agricolas que mais efficazmente concorressem para o aperfeiçoamento da lavoura.

Como medida complementar desse decreto, estava em elaboração um regulamento para comicios ruraes nos Estados, mas foi abandonado esse projecto por não haver o Congresso votado os meios necessarios.

## IMMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO

Para melhor regularizar o serviço da introducção de immigrantes e attendendo a que a Companhia Metropolitana era cessionaria dos contractos então existentes, resolveu um dos meus dignos antecessores unifical-os, lavrando-se em 2 de Agosto do anno proximo passado um novo accôrdo, em substituição aos primitivos. Por esse accordo, que começou a vigorar em 1° de Janeiro do corrente anno, obriga-se a Companhia a introduzir nos portos do Brazil um milhão de immigrantes procedentes da Europa e das possessões portuguezas e hespanholas no prazo de dez annos. Os interesses da União foram devidamente acautelados, conseguindo-se vantagens relativamente não só á qualidade de immigrantes, como á exclusão dos individuos solteiros, mas tambem á limitação do maximo de cada nacionalidade

A vista da exiguidade da verba votada, fixou-se a introducção de immigrantes do corrente anno ao minimo do contracto, isto é a cincoenta mil; devendo brevemente dirigir-se uma mensagem ao Congresso Nacional solicitando a abertura de credito, afim de ficar o Governo habilitado a satisfazer compromissos oriundos de contractos.

Durante o anno passado entraram nos portos do Rio de Janeiro e Santos, 86.213 immigrantes assim distribuidos :

| | |
|---|---|
| Pelo porto do Rio de Janeiro. . . . . . . . . | 54.509 |
| » » de Santos . . . . . . . . . . . | 31.704 |

Do movimento effectuado no porto do Rio de Janeiro, segundo as suas nacionalidades foram os immigrantes assim classificados :

| | |
|---|---|
| Italianos . . . . . . . . . . . . . . . . | 30.248 |
| Portuguezes . . . . . . . . . . . . . . | 14.160 |
| Hespanhóes . . . . . . . . . . . . . . | 7.470 |
| Francezes. . . . . . . . . . . . . . . | 502 |
| Allemães . . . . . . . . . . . . . . . | 749 |
| Austriacos. . . . . . . . . . . . . . | 406 |
| Russos. . . . . . . . . . . . . . . . | 142 |
| Inglezes . . . . . . . . . . . . . . . | 61 |
| Suissos. . . . . . . . . . . . . . . . | 55 |
| Belgas. . . . . . . . . . . . . . . . | 24 |
| Suecos . . . . . . . . . . . . . . . . | 4 |
| Americanos . . . . . . . . . . . . . . | 5 |
| Hollandezes . . . . . . . . . . . . . . | 3 |
| Diversas nacionalidades . . . . . . . . . . | 680 |
| Total. . . . . . | 54.509 |

O movimento no porto de Santos deu aos immigrantes por nacionalidade a classificação seguinte :

| | |
|---|---|
| Italianos . . . . . . . . . . . . . . . . | 24.745 |
| Portuguezes . . . . . . . . . . . . . . | 3.637 |
| Hespanhóes . . . . . . . . . . . . . . | 3.001 |
| Austriacos. . . . . . . . . . . . . . | 168 |
| Francezes. . . . . . . . . . . . . . . | 73 |
| Allemães . . . . . . . . . . . . . . . | 51 |
| Diversas nacionalidades . . . . . . . . . . | 29 |
| Total. . . . . . | 31.709 |

Os immigrantes introduzidos no porto do Rio de Janeiro tiveram as seguintes procedencias:

| | |
|---|---|
| Genova | 28.319 |
| Lisbôa | 9.004 |
| Vigo | 1.877 |
| Napoles | 1.157 |
| Malaga | 3.035 |
| Gibraltar | 2.829 |
| Leixões | 1.600 |
| Rio da Prata | 1.391 |
| Barcellona | 884 |
| Marselha | 902 |
| Bremen | 500 |
| Bordéos | 390 |
| Hamburgo | 284 |
| Havre | 149 |
| Antuerpia | 106 |
| Coruña | 73 |
| Diversos | 1.989 |
| | 54.509 |

Assim distribuidos:

Por sexo e idade:

| | |
|---|---|
| Masculinos | 37.143 |
| Femininos | 17.366 |
| Maiores | 42.467 |
| Menores | 12.042 |

Segundo a religião:

| | |
|---|---|
| Catholicos | 53.430 |
| Acatholicos | 885 |
| Desconhecida | 194 |

Segundo as profissões:

| | |
|---|---|
| Agricultores | 49.050 |
| Artistas | 4.641 |
| Diversos | 818 |

Tiveram destino para os Estados de:

| | |
|---|---|
| S. Paulo | 21.415 |
| Rio Grande do Sul | 7.751 |
| Minas Geraes | 5.047 |
| Rio de Janeiro | 2.309 |
| Santa Catharina | 2.022 |

| | |
|---|---|
| Pernambuco. . . . . . . . . . . . . . . . | 112 |
| Bahia . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 95 |
| Espirito Santo. . . . . . . . . . . . . . | 851 |
| Paraná . . . . . . . . . . . . . . . . . | 853 |
| Amazonas . . . . . . . . . . . . . . . . | 14 |
| Capital Federal . . . . . . . . . . . . . | 13.319 |
| Diversas localidades. . . . . . . . . . . | 280 |

Em 31 de Dezembro existiam na hospedaria da Ilha das Flores 436.

A introducção por conta de contractos attingiu a 38.820.

Foram para as hospedarias:

| | |
|---|---|
| Ilha das Flores . . . . . . . . . . . . . | 19.088 |
| Pinheiro . . . . . . . . . . . . . . . . | 13.048 |

O numero dos immigrantes introduzidos no porto de Santos foi, segundo o seu sexo e idade:

| | |
|---|---|
| Masculinos. . . . . . . . . . . . . . . . | 18.270 |
| Femininos . . . . . . . . . . . . . . . . | 13.434 |
| Maiores. . . . . . . . . . . . . . . . . | 20.728 |
| Menores. . . . . . . . . . . . . . . . . | 10.976 |

Por conta do Estado de S. Paulo a introducção attingio a 14.940 immigrantes e por conta do Governo da União a 16.125.

Espontaneos:

| | |
|---|---|
| Para o Rio de Janeiro . . . . . . . . . . | 15.689 |
| » Santos. . . . . . . . . . . . . . . . | 639 |
| Total. . . . . . | 16.328 |

A concentração de immigrantes, segundo os dados aqui presentes, limitou-se quasi exclusivamente aos Estados do Sul da Republica.

Desenvolver o movimento immigratorio para o Norte do Brazil tem sido pensamento constante do Governo. Nessa conformidade foram creadas tres commissões sob a presidencia dos governadores do Pará e Alagôas e do presidente do Ceará encarregados da propaganda e da creação de tres nucleos de attracção; tendo este Ministerio egualmente recommendado a seus agentes na Europa a mais activa propaganda nesse sentido.

Attendendo ás requisições dos governos dos Estados de S. Paulo e Espirito Santo e de accordo com a autorização legislativa, entregou-lhes o Governo Federal o serviço de colonização, correndo as despezas por conta dos respectivos cofres. Eguaes requisições foram feitas pelos governos de outros Estados, estando ainda em estudo os respectivos papeis.

---

Foram supprimidas diversas commissões e exonerados varios empregados, nos termos da proposta da Inspectoria Geral das Terras e Colonização, de 19 de Dezembro, á vista da insufficiencia do credito fixado para occorrer ás despezas da referida verba.

Para maior esclarecimento transcrevo abaixo a proposta referida, que foi approvada pelo Governo; tendo sido posteriormente restabelecidas as commissões de propaganda nos Estados do Norte, em vista das solicitações dos diversos governadores.

Inspectoria Geral das Terras e Colonização— Repartição Central— 4ª Secção — N. 2291 — Capital Federal, 19 de Dezembro de 1892.

Sr. Ministro — Não só pela insufficiencia do credito votado pelo Congresso Nacional para as despezas desta repartição, como pela reforma, que em alguns dos seus serviços pretendo realizar e para a qual venho pedir a vossa approvação e bem assim para a suppressão de muitos logares, ora existentes, e que, pelos motivos em seguida apontados, devem ser extinctos, ficarão consideravelmente reduzidas aquellas despezas.

Ao norte da União, aparte o Estado do Espirito Santo, que tomou a si o serviço de colonização e os Estados da Bahia e Pernambuco, onde já existem nucleos coloniaes federaes bastante adeantados, nenhum outro Estado tem conseguido estabelecer immigrantes, sendo, entretanto, numeroso o pessoal destinado a esse serviço, cujos ordenados teem infructiferamente onerado os cofres publicos, não tendo esse pessoal outro trabalho que o de receber mensalmente seus vencimentos; e as commissões de propaganda de immigração creadas ultimamente para essa zona, si podem fornecer dados para tornal-a conhecida, não trarão, a meu ver, nenhum resultado pratico para o fim a que, principalmente, foram destinadas.

A' vista destas razões e por não haver verba consignada no orça-

mento para esses trabalhos, proponho-vos a suppressão completa do pessoal actualmente delles encarregado.

Ao sul da União os trabalhos executados pelas commissões de medição não compensando as despezas que com ellas se fazem, levam esta inspectoria a reformar o systema até agora adoptado.

Estas commissões são subordinadas aos delegados desta inspectoria nos Estados, os quaes lhes indicam os logares em que devem ser medidos os lotes de que precisam para localização de immigrantes e a par dellas e para o mesmo fim medem tambem lotes as companhias Banco Iniciador de Melhoramentos, Torrens Brazileira e Banco das Estradas de Ferro, fiscalizados cada um por um engenheiro de nomeação do governo.

A pratica tem demonstrado que este systema é grandemente prejudicial. Ordinariamente o numero de lotes medidos é inferior ao numero de familias que devem ser localizadas e muitas vezes tem succedido não disporem as delegacias, por assim dizer, de um só lote medido.

Provém isto de que as commissões, como tem verificado a secção competente, pouco trabalham, dando-se até o caso de figurar nas respectivas synopses lotes medidos em um trimestre que já o haviam sido no trimestre anterior; e de que, sendo da conveniencia das referidas companhias medir grandes extensões territoriaes, que não se encontram nas proximidades das sédes das commissões, quasi sempre medem os lotes em ponto dellas muito afastados, de sorte que, pela falta de vias de communicação, se tornam para esses lotes impossiveis o transporte e a localização dos immigrantes. Deste systema resultam prejuizos incalculaveis para a União. Os immigrantes que deviam, logo ao chegar, ser localizados, permanecem por longos mezes nas hospedarias das delegacias e das commissões, consumindo inutilmente milhares de contos de réis; o pessoal das commissões percebe os seus vencimentos sem que, como deixo dito, serviço algum preste á União, e os lotes medidos e pagos ás companhias se perdem com o desapparecimento das suas linhas divisorias invadidas pela vegetação e com o desapparecimento dos marcos que são inutilizados ou propositalmente arrancados, de modo que novas despezas se terão de fazer, quando tiverem elles de ser aproveitados.

Attendendo a estas considerações, que provam as grandes despezas que inutilmente pesam sobre os cofres federaes, proponho-vos a extincção do pessoal das alludidas commissões, conservando nellas apenas os chefes, os escripturarios, os medicos e pharmaceuticos, que se incumbirão aquelles da construcção das casas provisorias, e todos da recepção, agasalho e localização dos immigrantes, que se destinarem a cada uma dellas.

A medição de novos lotes, nessas commissões, quando este serviço se torne necessario, será por accordo antecipado confiada ás companhias, Banco Iniciador de Melhoramentos e Torrens Brazileira, que nos Estados de Santa Catharina e Rio Grande do Sul estão procedendo á medição de terras em virtude dos contractos feitos com o Governo Federal.

Confiado, pois, este serviço a essas companhias, fiscalizadas pelo respectivo fiscal e tambem pelo chefe da commissão e ambos sujeitos ao delegado das terras, conseguir-se-ha imprimir melhor direcção ao serviço, que será mais bem fiscalizado e com certeza ter-se-hão sempre lotes medidos para nelles serem localizados os immigrantes.

Alliviadas assim dos trabalhos das commissões e só incumbidas da direcção e fiscalização geral de todos os serviços, podem as delegacias ser reduzidas ao seguinte pessoal : delegado, escripturario, continuo e pessoal das hospedarias, indispensavel ao serviço a que são destinados.

As economias realizadas com o novo systema proposto, sómente em relação ao pessoal, elevam-se approximadamente á quantia de 404:080$, como vão abaixo especificadas :

| | |
|---|---|
| Rio Grande do Sul. . . . . . . . . . | 156:160$000 |
| Santa Catharina . . . . . . . . . . . | 40:320$000 |
| Paraná . . . . . . . . . . . . . . | 27:600$000 |
| Pessoal ao Norte da União. . . . . . . . | 180:000$000 |
| Total. . . . . . . | 404:080$000 |

Foi sobre estas bases que a inspectoria das terras organisou a distribuição do credito votado para o exercicio de 1893, a qual passa ás vossas mãos, e, pedindo vossa esclarecida attenção para o que deixa exposto, espera que approvareis o alvitre que suggere, e que estabelece o

periodo de transição por que terá de passar o serviço das terras e colonização a seu cargo.

Saude e fraternidade.—Ao Sr. Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.—*Lycurgo José de Mello*, inspector geral.

Despacho — De accordo. Rio, 19 de dezembro de 1892.—*Serzedello*.

---

O Ministerio tem encontrado grandes embaraços na execução dos serviços relativos á verba Terras Publicas e Colonização pela diminuta quantia votada pelo Congresso Nacional para occorrer ás respectivas despezas.

Ainda não foi julgado conveniente uzar-se da autorização legislativa relativa a garantia de juros para emprezas que se obrigarem a estabelecer colonias; por essa razão acha-se intacto o credito votado para tal fim.

Tendo solicitado exoneração do cargo de Superintendente Geral de Immigração na Europa o Dr. José Maria da Silva Paranhos (Barão do Rio Branco), o Governo agradeceu os importantes serviços prestados no desempenho deste cargo pelo tão distincto funccionario.

Para substituil-o foi nomeado o cidadão Alcindo Guanabara.

---

Nos termos da lei em vigor teem sido declarados caducos por falta de cumprimento das condições estipuladas diversos contractos celebrados para fundação de nucleos coloniaes.

Para conhecimento dos detalhes deste serviço, tenho a honra de sujeitar á vossa consideração sob lettra A o relatorio que me foi apresentado pelo Inspector Geral das Terras e Colonisação, onde encontrareis tudo exposto com a maior minuciosidade.

## EXPLORAÇÃO DE SAPOTACEAS E SAPONARIAS

A conveniencia de desenvolver mais uma fonte de riqueza do paiz e com especialidade dos Estados do Amazonas e Pará, cujos terrenos produzem grande cópia de *sapotaceas* e as mais vigorosas, aconselhou o

Governo Federal a chamar a attenção dos governadores daquelles Estados para a utilidade de procederem, pelos meios ao seu alcance, a investigações scientificas sobre as diversas especies desses vegetaes, que produzem latex semelhante ou identico á gutta-percha, afim de serem exploradas e cultivadas aquellas cujos productos tiverem valor industrial. Para taes pesquizas foram expedidas instrucções em 20 de Setembro do anno passado.

Com objectivo identico pediu este Ministerio aos governos dos Estados de S. Paulo, Minas Geraes, Santa Catharina e Rio Grande do Sul lhe fornecessem cascas e raizes das especies de « Quillajas », que alli crescem espontaneamente, afim de serem analysadas nos laboratorios officiaes e conhecidas as suas propriedades saponiferas.

Em relação á leguminosa vulgarmente conhecida pelo nome de *Gipooka* e descripta pelo botanico João Barbosa Rodrigues, com a denominação de *Entada Paranaguana*, dirigiu-se tambem aos governos do Amazonas e Pará, solicitando amostras para a analyse da saponina contida no mesmo vegetal.

Uma vez conhecidas as propriedades saponiferas de taes plantas, pretende o Governo, em pequenas monographias, vulgarisal-as, fomentando assim a sua exploração e commercio.

## VITICULTURA E VINIFICAÇÃO

Tem sido notavel o incremento da industria viticola em alguns Estados da Republica, como S. Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Geraes; principalmente no primeiro, onde encontram-se vinhedos consideraveis em varios municipios e a producção do vinho augmenta de anno para anno, embora a fabricação não esteja ainda aprimorada.

O Governo procurou dar exemplo e estimulo a esse novo ramo da industria nacional, que com certeza constituirá em breve prazo copiosa fonte de riqueza nossa, fundando a estação enologica, anteriormente projectada nas cercanias da capital do Estado de S. Paulo, para o que adquiriu, por compra, nas immediações da cidade do Tieté, uma vasta chacara,

Por decreto n. 650 de 7 de Novembro de 1891 foi expedido o regulamento para essa estação. Entretanto viu-se o Governo obrigado a sustar a fundação desse estabelecimento, dispensando os serviços do engenheiro agronomo Antonio de Milita, já nomeado director interino, por não ter a lei do orçamento para o anno findo consignado credito para as respectivas despezas.

A propriedade assim adquirida ficou desaproveitada e da sua conservação foi encarregado o cidadão João Garcia Corrêa, com os vencimentos mensaes de 300$000.

Tendo sido, porém, novamente supprimida, para o corrente exercicio, a proposta de credito para occorrer ás despezas requeridas pela realização dos intuitos do Governo, a chacara do Tieté foi posta em hasta publica segundo a lei n. 126 B de 21 de Novembro de 1892 e finalmente alienada por 40 contos.

Ao mesmo passo que tomava aquellas medidas no Estado de S. Paulo, deliberou o Governo incumbir o enologo Josef Watzl de organizar em terras da Fazenda Grande, na Penha, uma *Horta Viticola* e *Estação Philloxerica*, destinada á cultura de videiras de especies estimadas para serem fornecidas aos que se dedicam a esse genero de cultura e com o fim de obstar a introducção de bacellos de procedencia estrangeira contaminados do *Philloxera* e outros parasitas dessa planta.

Com effeito a Horta Viticola tem-se occupado principalmente de acclimatar as vides procedentes dos Estados Unidos da America do Norte, plantando-as em vinhedo e multiplicando-as o mais possivel. Actualmente o vinhedo mestre contém cerca de vinte e uma mil mudas, promptas desde o anno de 1891, e já se acha convenientemente preparado o terreno para o viveiro onde teem de ser recebidos os bacellos.

Do relatorio apresentado recentemente pelo director da Horta, consta o processo que tem observado para o plantio e reproducção das videiras.

Os bacellos já recebidos do vinhedo mestre, no corrente anno, são em numero de 64.750, de 23 qualidades diversas.

Declara o alludido relatorio, que no fim do anno de 1895 poder-se-ha ter resarcido todas as despezas feitas com esse estabelecimento, em virtude

da crescente receita produzida pelo fornecimento de mudas. Esse producto, mesmo feita a venda a preço reduzido, bastará a custear a Horta e Estação, podendo até deixar saldo.

Para tornar completos os serviços prestados por essa instituição, foi dirigida ao Congresso, em Agosto do anno passado, mensagem vossa acompanhada de um projecto de lei para regular a importação de plantas e outros objectos relativos á viticultura, horticultura e jardinagem. Infelizmente, porém, não pôde ser tomada deliberação alguma ácerca de tão valiosa materia, a que, aliás, as republicas vizinhas nossas teem dispensado toda a attenção, decretando medidas que muito protegem a sua industria viticola.

E, porque o Congresso julgou acertado supprimir no orçamento das despezas para o corrente exercicio a consignação de 36:324$800, proposta para os mencionados serviços a cargo da Horta Viticola e Estação Phylloxerica, o Governo teve de consultar ao Conselho da Intendencia Municipal si podia encarregar-se do custeio desse tão util estabelecimento. Até o presente, e apezar de ter sido a consulta reiterada, nenhuma solução foi dada a este Ministerio.

Insisto, Sr. Presidente, em chamar a vossa attenção para o assumpto, digno dos cuidados da administração, como valiosissima fonte de riqueza, que é, para o nosso paiz.

## CULTURA E USINAS DE TRIGO

Afim de estimular a cultura do trigo, que em nosso paiz encontra extensas regiões apropriadas, e animar a producção da farinha desse cereal, o Governo tem já concedido auxilios a mais de uma empreza destinada a explorar este ramo agricola-industrial.

Assim, por Decreto n. 530 de 28 de Junho de 1890, foi concedida ao engenheiro Manoel de Jesus Valdetaro e João Baptista Pereira da Costa, para o estabelecimento de usinas de trigo e de um campo de experiencia no Estado de Minas Geraes, isenção de direitos de importação, por dez annos,

para o material das fabricas e isenção de frete, por dous annos, para a farinha que exportar pela Estrada de Ferro Central do Brazil.

O primeiro dos mencionados favores foi igualmente concedido a João de Deus Freitas, por Decreto n. 938 de 24 de Outubro do mesmo anno, para o estabelecimento de tres usinas e campos de cultura no Estado do Rio Grande do Sul.

José Morales obteve tambem, por decreto n. 1008 de 14 de Novembro do referido anno, concessão, sem garantia de juros, afim de estabelecer quatro usinas de trigo e de outros cereaes nos municipios de Vaccaria, Conceição do Arroio, Camaquam e Cangussú, no Estado do Rio Grande do Sul.

Apezar de bem reconhecido que o desenvolvimento deste ramo de industria attenuará muito os onus da importação da farinha de trigo, não consta ao Ministerio haverem os sobreditos concessionarios empregado esforços para a realização dos fins das concessões. Apenas está informado de que, transferida á « Companhia Plantação e Usinas de Trigo de Minas Geraes » a concessão feita ao engenheiro Valdetaro, essa iniciou os trabalhos para o estabelecimento da primeira usina na cidade de Barbacena, onde adquiriu os terrenos necessarios.

## ENGENHOS CENTRAES

O grande empenho dos poderes publicos por desenvolver e aperfeiçoar a industria assucareira no paiz continúa a não surtir effeitos satisfactorios. O incentivo da garantia de juros não logrou attrahir os capitaes ao estabelecimento das fabricas, e, apezar de elevada por decreto n. 525 de 26 de Junho de 1890 a sessenta contos a consignação para tal fim marcada na Lei n. 2687 de 6 de Novembro de 1875, a maioria dos engenhos não alcançou o seu *desideratum* e grande numero de concessões caducaram, a despeito de frequentes prorogações de prazo.

E', pois, forçoso reconhecer que essa industria, necessitando de fabricas aperfeiçoadas para o aproveitamento de tantas de nossas regiões nota-

velmente aptas ao cultivo da canna, demanda o estudo de um outro auxilio por parte do Governo, que, despertando melhor a attenção e interesse dos agricultores, sem o fim da especulação, substitua o actual systema e possa, definitivamente, assegurar a proeminencia do nosso producto em face das conquistas realizadas no estrangeiro pela industria do assucar da beterraba.

No intuito de acoroçoar o systema da diffusão, cujos resultados teem sido satisfactorios nos Estados Unidos da America do Norte, em Cuba, Guadelupe e Java, o Decreto n. 809, de 4 de Outubro de 1890, além de outras medidas, tendentes a satisfazer á necessidade da industria saccharina, instituiu premios annuaes de 15:000$, 30:000$ e 50:000$ para as fabricas que, medeante menor dispendio de producção, conseguissem, pelo menos, 10, 11 e 15 % da materia prima empregada. Para tal fim foi proposta no projecto de orçamento para o corrente exercicio a verba de 95:000$, mas o Congresso em sua sabedoria entendeu dever supprimil-a.

Do seguinte quadro constam as concessões vigentes com garantia de juros.

## Concessões em vigor com garantia de juros

(Lei n. 2687 de 6 de novembro de 1875 e regulamento approvado por decreto n. 10393 de 9 de outubro de 1889)

| CONCESSIONARIO | ESTADO | MUNICIPIO | DECRETO N. | Dia | Mez | Anno | CAPITAL GARANTIDO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Companhia Progresso Agricola | Maranhão | Monção | 10.127 | 22 | Dezembro | 1878 | 750:000$000 | Em actividade. |
| Engenheiro Palmerio de Carvalho Cantanhede | » | Pericuman | 640 | 31 | Julho | 1880 | 1.500:000$000 | Transferido á Companhia Geral de Melhoramemtos no Maranhão. |
| Joaquim Ignacio Pereira | R. G. do Norte | Ceará-mirim | 10.205 | 22 | Abril | 1889 | 1.150:000$000 | |
| Manoel Alves Vieira de Araujo e outro | » | Capió | 1.161 | 12 | Dezembro | 1890 | 350:000$000 | |
| Companhia Industria e Construcção | Parahyba | Mamanguape | 10.430 | 9 | Novembro | 1889 | 750:000$000 | |
| « North Brazilian Sugar Factories » | Pernambuco | S. Lourenço da Matta | 8.603 | 23 | Junho | 1882 | 750:000$000 | Em actividade. |
| Joaquim Xavier Carneiro de Lacerda | » | Tracunhaem | 10.196<br>214 | 23<br>22 | Fevereiro<br>» | 1889<br>1890 | 750:000$000 | Transferido á Companhia Assucareira de Pernambuco. |
| José Thomaz Pires Machado Portella | » | Muribecas | 10.443 | 9 | Novembro | 1889 | 750:000$000 | Idem idem — Em construcção. |
| Antonino Fialho | » | Agua Preta | 704 | 30 | Agosto | 1890 | 750:000$000 | Idem á Companhia Geral de Melhoramentos em Pernambuco. |
| » » | » | Escada | 704 | 30 | » | » | 750:000$000 | |
| » » | » | Victoria | 704 | 30 | » | » | 750:000$000 | |
| » » | » | Joboatão | 704 | 30 | » | » | 750:000$000 | |
| » » | » | Gamelleiras | 704 | 30 | » | » | 750:000$000 | |
| » » | » | Barreiros | 704 | 30 | » | » | 750:000$000 | |
| » » | » | Rio Formoso | 704 | 30 | » | » | 750:000$000 | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Antonino Fialho | Pernambuco | Goyana | 701 | 30 | Agosto | 1890 | 750:000$000 | Transferido á Companhia Geral de Melhoramentos em Pernambuco. |
| » » | » | Palmares | 701 | 30 | » | » | 750:000$000 | |
| Carlos Dias de Oliveira | » | Barreiros | 683 | 28 | » | » | 750:000$000 | Idem á Companhia Promotora de Industrias e Melhoramentos. |
| Companhia Industria e Construcção | Alagôas | Atalaia | 630 | 1 | Março | » | 750:000$000 | |
| » » » | » | Muricy | 639 | 1 | » | » | 750:000$000 | |
| » » » | » | Pioca | 630 | 1 | » | » | 750:000$000 | |
| » » » | » | Quitunde | 633 | 1 | » | » | 750:000$000 | |
| José de Barros Wanderley de Mendonça e outro | » | Porto Calvo | 616 | 31 | Julho | » | 750:000$000 | Idem, idem. |
| José de Barros Wanderley de Mendonça e outro | » | Maragogy | 616 | 31 | » | » | 750:000$000 | Idem, idem. |
| Companhia Industria e Construcção | Sergipe | Laranjeiras | 8407 | 11 | Fevereiro | 1882 | 600:000$000 | Em actividade. |
| » » » | » | » | 653 | 9 | Agosto | 1890 | 750:000$000 | |
| João dos Reis de Souza Dantas Filho e outros | Bahia | Santo Amaro | 623 | 2 | » | » | 750:000$000 | Transferido á Companhia de Docas e Melhoramentos na Bahia. |
| « Bahia Central Sugar Factories » | » | » | 635 | 9 | » | » | 600:000$000 | Em actividade. |
| » » » » | » | Cachoeira | 635 | 9 | » | » | 600:000$000 | Idem, idem. |
| José Domingues Mendes | » | Cannavieras | 646 | 9 | » | » | 750:000$000 | Transferido á Companhia Norte Mineira. |
| Henrique Deslandes e outro | Espirito Santo | Itapemirim | 645 | 9 | » | » | 750:000$000 | Idem á Companhia Progresso Industrial do Espirito Santo. |
| » » » | » | S. Matheus | 645 | 9 | » | » | 750:000$000 | Idem, idem. |
| Honorio Lima | Rio de Janeiro | Paraty | 10.435 | 4 | Novembro | » | 750:000$000 | Idem á Companhia Agricola e Industrial Fluminense. |
| Companhia Engenho Central de Quissaman | » | Macahé | 8237 | 20 | Outubro | 1881 | 1.500:000$000 | Em actividade. |
| » Lavoura, Industria e Colonisação | » | Barra do Pirahy | 9837 | 7 | Março | 1888 | 1.500:000$000 | Idem. |

| CONCESSIONARIO | ESTADOS | MUNICIPIO | DECRETO N. | DECRETO Dia | DECRETO Mez | DECRETO Anno | CAPITAL GARANTIDO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Companhia Agricola de Campos. . . . . . | Rio de Janeiro. | Campos . . . . . . . . | 10.135 | 29 | Dezembro . . | 1883 | 750:000$000 | Em actividade.—Desistiu da garantia de juros. (Decreto n. 798 de 23 de abril de 1892.) |
| » » » » . . . . . . | » | » . . . . . . . . . | 10.135 | 29 | » . . | » | 350:000$000 | |
| Francisco Rebello de Carvalho. . . . . . | » | Magé. . . . . . . . . . | 10.442 | 9 | Novembro . . | 1889 | 400:000$000 | Transferido á Companhia Engenho Central de Guapemirim. (Decreto n. 740 de 17 de fevereiro de 1892.) |
| Companhia Industria, Lavoura e Viação de Macahé . . . . . . . . . . . . . . | » | Macahé. . . . . . . . . | 632 | 15 | Agosto. . . . | 1890 | 750:000$000 | Construido. |
| Juvenal Damasceno e outros . . . . . . . | Minas Geraes. . | Lavras. . . . . . . . . | 634 | 9 | » . . . . | » | 750:000$000 | |
| João Carlos de Mendonça Furtado e outro . . . . . . . . . . . . . . . . | » | Itajubá. . . . . . . . . | 927 | 24 | Outubro . . . | » | 750:000$000 | Transferido ao Banco Central Mineiro. |
| Companhia Engenho Central de Lorena. . | S. Paulo. . . . | Lorena. . . . . . . . . | 8098 | 21 | Maio. . . . . | 1881 | 700:000$000 | Em actividade. |
| » » » » Capivary. | » . . . . | Capivary. . . . . . . . | 10.164 | 5 | Janeiro. . . . | 1889 | 550:000$000 | Idem, idem. |
| » » » » Paulista . | » . . . . | Porto Feliz . . . . . . | 10.228 | 5 | Abril. . . . . | » | 400:000$000 | Idem, idem. |
| Carlos Napoleão Poeta. . . . . . . . . . | Santa Catharina | . . . . . . . . . . . . | 637 | 9 | Agosto. . . . | 1890 | 750:000$000 | Transferido á Companhia Colonisação e Industria de Santa Catharina. |

# HERVA-MATTE

Acerca do desenvolvimento desta industria, para a qual tem o Governo feito diversas concessões, apenas o Banco Industrial e Constructor do Paraná ministrou informações em o seu relatorio annual.

Comquanto não fosse exclusivamente daquelle Estado a herva-matte enviada aos mercados consumidores, mas tambem de Santa Catharina, a cifra de 7 211 132 kilos, de que constou a exportação, é clara prova do augmento do consumo.

E' promettedor portanto o futuro deste ramo da industria nacional e certamente apressarão o seu bom exito os esforços que vão fazendo os fabricantes para aperfeiçoar o seu producto.

# ENGENHOS CENTRAES DE CAFÉ

Para o beneficiamento de café nos Estados de Minas Geraes, S. Paulo, Rio de Janeiro e Espirito-Santo, medeante emprego de apparelhos adequados em 20 engenhos centraes, foram concedidos a Paulo Luiz Tinoco, por Decreto n. 560, de 12 de Julho de 1890, os favores indicados pelo § IV, art. 8º do Regulamento n. 10.393, de 9 de Outubro de 1889, e transporte gratuito pelas vias ferreas de propriedade da União ao material destinado áquelles estabelecimentos, e por Decreto n. 727 de 6 de Agosto de 1890 transferida essa concessão á Companhia *Engenhos Centraes de Café no Brazil*.

Até o presente, porém, o Governo não obteve informações ácerca dos trabalhos que a companhia cessionaria haja executado.

# JARDIM BOTANICO

Por decreto n. 548 de 23 de Junho de 1890, recebeu nova organização o Jardim Botanico da Lagôa Rodrigo de Freitas, creando-se ahi museu, bibliotheca, herbario, laboratorio de analyses e observatorio meteorolo-

gico, que muito teem concorrido para o desenvolvimento necessario a esse estabelecimento scientifico.

As plantas do parque estão sendo classificadas e numeradas, achando-se em via de impressão, medeante o auxilio votado pelo Congresso Nacional, um catalogo organisado pelo respectivo director contendo a descripção e noticia de 2,000 vegetaes differentes.

Conta presentemente o Jardim vinte correspondentes, sendo quatro no Ceará, dous na Parahyba, Bahia, Maranhão, Sergipe, Minas Geraes e Amazonas e um em cada um dos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo, Rio Grande do Sul e Matto Grosso. Todos elles, em virtude do art. 24 do regulamento, servem gratuitamente, e alguns, como os cidadãos Thomaz José de Castro Costa, no Amazonas, e Emilio Witig, no Rio de Janeiro, teem cooperado bastante para o augmento de plantas daquelle valioso horto.

Além dos 447 volumes, que existiam na bibliotheca, foram adquiridos o anno passado diversos fasciculos da *Natürlicher Pflanzenfamilien* de Engler e Prantl.

A frequencia total foi, no correr do anno findo, de 37.383 visitantes.

**Plantas e sementes**—De Abril a Dezembro do anno passado forneceu o Jardim Botanico 1647 plantas, sendo 610 de ornamentação, 442 economicas, 420 de sombra e 175 fructiferas. Esta distribuição foi feita pelos Estados do Rio de Janeiro, Parahyba, Minas Geraes, Espirito Santo e S. Paulo e pela Capital Federal.

Foram ainda fornecidas 336.986 grammas de sementes por diversos outros Estados, e 8600 grammas para Paris.

Tão larga distribuição indica que a classe agricola considera o Jardim Botanico, tal qual é, um mui verdadeiro repositorio de auxilios ao desenvolvimento da sua industria.

## FAZENDA DA BÔA-VISTA

Esta fazenda, comprada em 1889 para escola agricola experimental, até hoje não levada a effeito, acha-se confiada a uma administração especial incumbida da sua conservação emquanto não recebe outro destino.

Este Ministerio cogita no melhor meio de utilisar esse proprio nacional, icularmente adequado a uma escola agricola.

ᐅara mim tenho, que será da maior valia uma escola agricola, que se funde, em condições de servir de typo ou de matriz ás que vão o creadas nos Estados.

ᐅroficua, como é, a lição do exemplo,— mais fecundo em uteis resuls para a nossa agricultura e menos oneroso aos cofres publicos um tal modelo, do que um codigo de favores, que podem ser disidos do seu verdadeiro objectivo.

A agricultura constitue a base do melhor da riqueza dos nossos ιdos. Bem empregados, pois, serão os esforços e desvelos pelo aper›amento de tal industria, para desenvolvel-a e elevar-lhe o nivel propagação dos conhecimentos adquiridos.

Nem só á iniciativa particular ou aos recursos dos Estados deve ficar fiada essa tarefa. Entre as attribuições do Governo Federal está o lar em levantar esse não menos util e necessario ramo de applicação ciencia a emparelhar com outros convenientemente professados no paiz ›spertar para outros generos de cultura o interesse e o esforço tão con:rados no café.

Não julgo, pois, ocioso pedir a vossa attenção e que convideis a do gresso Nacional para este assumpto.

Dá-se entre nós um facto, que não ha escapado aos observadores imprensa do paiz, digno da attenção daquelles a quem incumbe fficio o cuidado da fortuna publica. Não póde menos que causar rehensões o nosso aferro á quasi exclusiva producção de um genero, abandono de tantas outras culturas tão rendosas tambem. Cereaes, no Brazil dão-se como si foram indigenas, tão facil e fartamente luzem, e poderiam igualmente enriquecer o lavrador, teem sido os á margem vencidos pelo café. Só a industria extractiva, a cola do resultado da elaboração espontanea da natureza, póde competir intensidade da procura com o enthusiasmo por elle. Importamos ilho, o arroz, feijão, batatas, de Portugal, da França, da Allemanha, ndia, da Australia, do Far-West da America do Norte; importamos

carne secca e fresca, toucinho, banha; importamos forragem par nossos animaes.

O que exportamos ? Com que compensamos esta importação ? A ser borracha, assucar, algodão, fumo e couros, como subsidiarios, q se póde responder : exportamos café. Na Alfandega do Rio de Jan emquanto o valor da exportação em 1890 foi de 138.000:000$, re damente, só o do café subiu a 109.000:000$ ou 79 % de todo elle. compensação, consoante a estatistica da mesma Alfandega, o Rio de Ja exportou 26.500:000$ de ouro.

Ora, comparada á área total do Brazil, diminuta fracção é a porçã nosso territorio onde o café se cultiva, e pois, embora mais densa, bem quena é a porção da população que nelle se emprega,— talvez uns do tres milhões de habitantes. Eis ahi que dous ou tres milhões, dos qu que povoam o Brazil, trabalham por maioria para equilibrar a n balança, por sustentar o nosso credito commercial no exterior.

Estou intimamente convencido de que o ensino agricola é o meio e de corrigir um tal estado de cousas.

Não é, por certo, absoluto o resultado acima indicado ; muito que considerar a esse proposito, mas falla bem alto acerca das n condições e basta a provocar o interesse e a reflexão sobre o assump

A' luz da economia, uma especialisação das aptidões é vantajosa producto, e chega-se a um todo completo e harmonico pela congrega dos elementos. Mas é incontrastavel que uma tal convergencia de esfo para um objecto póde trazer-nos desagradaveis consequencias.

Si poude computar-se em £ 22 000 000 o valor do café exportado em 1 e em 5 500 000 o da borracha, a minguada safra em promessa no corre anno faz receiar por embaraços consequentes de um tal *deficit* na producç

## INSTITUTO BAHIANO DE AGRICULTURA

A escola agricola da Bahia, fundada pelo Instituto Bahiano de A cultura, subvencionada pelo Governo Federal, tem a séde em um v e sumptuoso edificio levantado em terrenos do antigo engenho de S. B

Lages, propriedade dos Religiosos Benedictinos, no termo da villa de ʾrancisco, comarca de Santo Amaro.

Desde 1877, quando foi solemnemente inaugurada, tem esta escola cionado regularmente, abrindo as suas aulas a 15 de Fevereiro e encer-o-as a 31 de Outubro de cada anno. O ensino ahi professado abrange cursos: um superior, e outro elementar; este com o fim de prepa-operarios agricolas, medeante instrucção primaria e exercicios pra- no campo, aquelle comprehendendo a *agronomia*, a *silvicultura* e a *inaria*. Frequentaram a escola, durante o anno passado, 54 alu-s, dos quaes foram diplomados 14.

Os meios materiaes de instrucção que a escola possue são: um peque-omar, campos plantados de canna, mandioca e algodão e horta com de 1 hectare.

Conta ainda modestos laboratorios de chimica organica e inorganica, ola e industrial; um gabinete de physica; um museu de historia ral; uma collecção de terrenos e rochas e bibliotheca de cerca de 3600 mes. Dispõe de instrumentos aratorios modernos e alguns de topo-hia e geodesia. Possue tambem animaes para os trabalhos da fazenda.

A receita do estabelecimento consiste na subvenção de 20:000$, con-la pela União, e na de 24:000$, concedida pelo Estado da Bahia. A io dos alumnos importou no anno passado em 10:500$. A despeza, n, distribuida com os vencimentos do corpo docente, alimentação dos nos, sustento dos animaes, conservação de instrumentos e bemfeitorias pensaveis orça annualmente em perto de 50:000$000.

Esta ligeira exposição é sufficiente para salientar a necessidade de não iterrompido o subsidio annual, que tem sido votado para manutenção ferida escola, no Instituto Bahiano de Agricultura, a qual constitue los nossos poucos meios de ensino agricola.

## COLONIA ORPHANOLOGICA ISABEL

Fundada e organizada no anno de 1875 em terras da extincta colonia ar de Pimenteiras, no Estado de Pernambuco, a colonia Isabel con-

tinúa à ser um asylo, em que orphãos desvalidos recebem não só instr
elementar, mas tambem ensino de artes e officios e noções de agricul
pratica.

Actualmente acha-se esta colonia, de utilissima collocação p
infancia desamparada, sob a direcção de frei Cassiano de Comachio, t
180 educandos.

De longa data ha sido o estabelecimento auxiliado pelo Gov
do Brazil com modesta subvenção, e é de justiça continue ella a
dispensada.

## FLORA BRAZILIENSIS

Após o fallecimento, em 1869, do Dr. Carl Philipp Martius, pa
esta valiosa publicação, desde o seu começo auxiliada pelo Govern
Brazil, a ser dirigida pelo professor A. W. Eichler, da Universida
Berlim e director do Jardim Botanico da mesma cidade. Por morte d
a familia Martius confiou aquella direcção ao Dr. Ignatz Urban,
havendo ajudado desde 1878 o finado Eichler, foi por este indicado par
succeder nessa tarefa.

Geralmente estimada como um dos maiores monumentos scientific
seculo e prestes a chegar ao seu termo, esta publicação merece a c
tinuação do auxilio que lhe tem prestado o Brazil.

## LABORATORIO DE BIOLOGIA

Continúa o estabelecimento a preparar vaccina anti-carbuncul
a remettel-a aos Estados, principalmente Minas e S. Paulo, onde o emp
deste meio preventivo contra a peste da manqueira se está vulgari
cada vez mais e prestando, assim, serviço da maior relevancia à indu
pastoril.

O objecto, porém, que principalmente occupou o director deste la
torio, Dr. João Baptista de Lacerda, foi o estudo do germen da

amarella, a respeito do qual espera, com demoradas e pacientes pesquizas, conciliar as muitas opiniões divergentes do nosso paiz e do estrangeiro. A memoria escripta sobre esse assumpto está quasi terminada. Publicada com estampas illustrativas, conta o referido director, será trabalho digno de figurar no Congresso de Medicina Pan-Americano, que se ha de reunir em Washington em Setembro deste anno.

Uma planta trazida do Amazonas, perto de Tabatinga, e que é um dos mais activos ingredientes do curare conhecidos, fabricado pelos indios Ticunas, tem sido tambem objecto de observações e estudos no mesmo laboratorio, que persiste em investigar a causa da respectiva acção physiologica e poder toxico.

Outros estudos foram tambem realizados a respeito do microbio da malaria de Laveran, o da coqueluche, o bacillo da tuberculose, sobre os diversos processos da esterilisação do leite, etc.

## INDUSTRIA PASTORIL

A extrema facilidade com que a terra produz e as vastas regiões desoccupadas que possuimos cobertas de pastagens naturaes são certamente condições favorabilissimas á industria pastoril. Por isso temol-a em nosso interior generalisada em quasi todos os Estados, mas esparsa, não organisada e insufficiente.

Por essa mesma abundancia dos agentes naturaes, que pouco esforço demanda, aquella industria estava requerendo aperfeiçoamentos, que o Governo procurou activar, concedendo-lhe favores que interessem mais vivamente os criadores no augmento e melhoramento da producção, assim como no desenvolvimento dos innumeros ramos industriaes connexos.

Para mais tarde é a apreciação dos resultados auferidos de taes esforços. Por ora, podemos apenas consignar as fundadas esperanças, que é licito nutrir do bom cumprimento que vão tendo clausulas das concessões para esse fim realisadas, e do facto de não haver ainda acarretado ao Thesouro Publico dispendio algum o onus contrahido da garantia de juros.

A Companhia *Centros Pastoris do Brazil* tem dotado as fazendas, que já possue nos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo e Minas Geraes, de estabulos aperfeiçoados para tratamento do gado e desenvolvido os pastos com forragens das melhores qualidades. Fez tambem acquisição de variados typos de gado bovino e lanigero de apuradas especies, no intuito de escolher as raças preferiveis.

O estado financeiro desta companhia ha sido tal, que o Governo não despendeu ainda quantia alguma com a garantia de juros que lhe concedeu.

A *Companhia Frigorifica e Pastoril Brazileira*, que iniciou as suas operações pela obtenção do privilegio concedido a Collatino Marques de Souza e pela compra de vapores destinados á conducção de carnes congeladas em camaras frigorificas, só ultimamente tem dado maiores proporções aos seus planos. Além da fazenda Atalaia, que já possue no municipio das Neves (Macahé), trata de haver a denominada «Carreira Comprida», annexa áquella, e outras no municipio de Itaguahy, as quaes, com suas vastas pastagens, constituirão um centro criador e de invernadas proximo ao mar e ao matadouro de Santa Cruz. Outras propriedades têm sido obtidas pela companhia, como o trapiche do Vallongo, para as suas operações.

Todos os seus vapores frigorificos já se acham em serviço do transporte de carnes congeladas procedentes do Rio da Prata para consumo da Capital Federal.

O Thesouro não despendeu com esta companhia quantia alguma a titulo de garantia de juros.

A *Companhia Frigorifica e Pastoril Brazileira* trata de tornar effectiva a sua fusão com a *Pastoril Mineira*, para o que já obteve permissão do Governo do Estado de Minas Geraes.

---

A *Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão* é presentemente a cessionaria dos favores constantes do decreto n. 840 de 11 de Outubro de 1890 ao cidadão Frederico Augusto de Souza Nogueira, para

a fundação de quatro saladeros naquelle Estado, estabelecimentos pastoris para a criação do gado, fabricação de xarque e outras industrias connexas.

A companhia cessionaria, porém, em virtude da autorização contida na vigente lei do orçamento, requereu a este Ministerio prorogação dos prazos estipulados para a construcção desses estabelecimentos.

De outras concessões feitas para o mesmo fim, nos Estados de S. Paulo, Santa Catharina e Paraná, a Augusto Guedes de Carvalho, e no Estado do Piauhy, a José Hippolyto Salgado de Menezes, não logrou o Governo colher informações quanto ás providencias para realização dos serviços.

## COUDELARIA NORMAL DO PARANÁ

Por portaria de 25 de Julho do anno passado foi expedido o regulamento para a execução dos serviços desta coudelaria, na conformidade do decreto n. 599 de 24 de Junho de 1890.

## ESCOLA VETERINARIA DE PELOTAS

Dirigida e custeada pela Municipalidade da cidade de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, tem sido esta escola subvencionada pelos cofres da União com a importancia de 30:000$ annuaes. Esta subvenção está no caso de ser mantida, em virtude dos beneficios que de tão util estabelecimento podem auferir as industrias agricola e pastoril daquelle Estado. Na proposta de orçamento para o futuro exercicio é contemplada a verba respectiva.

## MARCA E REGISTRO DE CAVALLOS

Tendo por objectivo o apuramento da raça cavallar e garantir contra a fraude as exposições regionaes, o decreto n. 1414 de 21 de Fevereiro de 1891 sujeitou á marca todos os cavallos introduzidos na Republica, providenciou contra a apresentação de animaes importados como nascidos no paiz

e estabeleceu na Secretaria deste Ministerio o registro geral dos cava
nascidos no territorio nacional. Por decreto n. 390, de 13 de Junho do me
anno, foi expedido o regulamento pelo qual se rege esta especie de servi

Por emquanto, porém, não tem sido devidamente comprehendido e
nós este meio de melhorar o estado da industria pastoril.

Municipalidades, a cujo cargo se acham os trabalhos relativos á
scripção dos productos nacionaes, raras teem sido as que a este Minist
enviaram os certificados competentes, o que denota o pouco interesse
ha correspondido aos intuitos do Governo.

Na Alfandega desta Capital o serviço da marcação tem sido regul
mente executado.

Cabe aqui mencionar, como primeiro fructo dos referidos decre
a exposição de productos brazileiros da raça equina, promovida e re
zada em 18 de Dezembro ultimo pela sociedade sportiva *Jockey Club*,
qual foram inscriptos e julgados 11 animaes nas exigidas condições.

O perito designado pelo Governo para servir nesta exposição ap
sentou minucioso relatorio, em que consigna o impulso dado pelas so
dades sportivas da Capital Federal para o aperfeiçoamento da raça, emb
restricto ao cruzamento da de sangue anglo-arabe, a mais apta
desenvolvimento de grande velocidade.

# SERICULTURA

A Companhia Industrial de Seda e Ramie, cessionaria dos favores oncedidos a Luiz Ribeiro de Souza Resende e outros, tem dado largo desnvolvimento á cultura da amoreira nacional e iniciado a de outras ariedades adquiridas na Italia.

A cultura destas plantas, cuja producção é exuberante em nosso paiz, cha-se confiada a colonos lombardos, que a praticam com especial inteesse.

A companhia espera dar começo em Agosto do corrente anno á olheita de algumas folhas para a criação da *Bombix*.

Da concessão, feita por decreto n. 1118 de 5 de Dezembro de 1890 ao acharel Antonio Pereira de Queiroz, para a fabricação da seda e linho m larga escala, nenhuma noticia recebeu o Governo.

# PISCICULTURA

Por decreto n. 116 de 29 de Outubro do anno passado e em virtude a lei de 11 desse mesmo mez, foram concedidos á Companhia Piscatoria ul Americana os favores de que trata o art. 3° §§ 2° e 3° do regulamento pprovado pelo decreto n. 8338 de 17 de Dezembro de 1881, para a pesca, ılga e secca do peixe, não sendo, porém, comprehendidos nesta con-ессão a garantia de juros de que trata o § 1° do citado artigo, nem os avores dependentes do Governo dos Estados.

# SALINAS

A Companhia Nacional de Salinas Mossoró-assú é actualmente a cesonaria dos favores concedidos por decreto n. 10.413, de 26 de Outubro de 389, a Antonio Coelho Ribeiro Roma, para estabelecer e explorar salinas fabricas destinadas á purificação do sal nos terrenos devolutos do Estado o Rio Grande do Norte, desde a foz do rio Mossoró até a do rio Agua Ma-

ré. Para a effectividade de tal concessão teem sido regularmente observad as clausulas com que foi feita, e ainda recentemente aquella companh participou a este Ministerio achar-se prompta a cumprir a obrigação, in posta em uma das alludidas clausulas, referente á admissão até 50 menor nos trabalhos da empreza.

Iguaes favores foram concedidos ao Dr. Joaquim Xavier Pereira d Cunha, por decreto n. 453 de 4 de Junho de 1890, quanto a terrenos de volutos no Rio Grande do Sul e a Theotonio Gomes Braga, por decre n. 488 de 14 do referido mez, quanto a terrenos da ilha de Sant'Ann municipio de Macahé, Estado do Rio de Janeiro.

Acerca destas ultimas concessões não recebeu, porém, o Governo infor mação alguma.

## MINERAÇÃO

Pela Constituição, — art. 72, § 17 — as minas ficaram pertencen aos proprietarios do solo, e aos Estados (art. 64) as minas e terr devolutas situadas nos respectivos territorios; sujeitos, porém, os propr tarios ás limitações estabelecidas em lei a bem da mineração. Por isso Governo resolveu, que os pretendentes dessa natureza aguardassem decretação da prevista lei.

Como, porém, anteriormente á promulgação da Constituição, minas eram concedidas mediante dous decretos, um que facultava a exp ração ou pesquiza, e outro que concedia o direito de lavra, muitos ped existiam neste Ministerio para que se tornassem effectivas as prome contidas no primeiro delles já expedido.

Com o objecto de resolver essas questões, foi encaminhada ao C gresso a vossa mensagem datada de 2 de Julho do anno passado, pedin a decretação da lei referida no art. 72 § 17, de maneira a salvaguarda á fortuna publica e definirem-se os principios que, em tal caso, teen regular este ramo de industria.

Não se tendo, porém, pronunciado o Legislador acerca deste assum é de esperar que na primeira occasião o faça.

Definitivamente organizados, como se acham, os Estados, e assim podendo ser cumprida a disposição do art. 64 da Constituição, este Ministerio ujeitou á deliberação dos governadores respectivos, por circular com os ompetentes documentos, todos os processos e pedidos existentes para conessões de lavra de minas em territorio estadoal e bem assim os que se eferiam a prorogação de prazo para conclusão dos trabalhos da exploração.

E' esta a circular :

Circular.—Rio de Janeiro, 14 de Dezembro de 1892.—A Constituição de 24 de Fevereiro dispõe no art. 64, que pertencem aos Estados as minas situadas nos respectivos territorios e no art. 72 § 17, que as minas em terrenos particulares pertencerão aos proprietarios do solo, salvas as limitações que forem estabelecidas por lei, a bem da exploração deste ramo de industria. Esta lei já foi pedida ao Congresso em Mensagem Presidencial. Competindo aos Estados o serviço das minas, resolveu o Governo da União sustar as concessões de minas. Como sabeis, essas concessões teem duas phases : a da exploração ou pesquiza, e a da lavra da mina. Assim, a disposição constitucional não póde attingir as concessões de lavra feitas antes de votado o nosso Estatuto politico. Essas concessões continuam sob a jurisdicção do Governo Federal. O mesmo não se dá com as concessões feitas para a exploração, que teem de ser completadas pelas de lavra. E como ao Governo da União fallece competencia para resolver sobre esta materia, que fica sujeita ás leis votadas pelos Congressos dos Estados, remetto-vos, em nome do Sr. Vice-Presidente da Republica, para que sobre ellas resolvais como melhor vos parecer, as petições em que os concessionarios de explorações solicitam o direito de lavra, e bem assim aquellas em que impetram prorogação de prazos para conclusão dos trabalhos da exploração.

## TERRAS

Em virtude da lei orçamentaria e para sua prompta execução expediu-se, sobre a entrada de quotas para pagamento de fiscalisação por parte das Companhias, á Inspectoria Geral das Terras e Colonisação, o Aviso do teor seguinte:

Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas – Directoria da Agricultura — 3ª Secção — Rio de Janeiro, 11 de Novembro de 1892.

Em referencia ao objecto de vossos officios sob ns. 1398, 1922, 1955 e 2016, de 12, 20, 22 e 30 de Outubro findo, nos quaes informastes os re-

querimentos em que diversos concessionarios de fundação de nucleos em terras particulares pediam dispensa de entrar com as quotas necessarias ás despezas de fiscalisação das suas concessões, conforme foi estabelecido pelos avisos deste ministerio sob ns. 64, 75 e 82, de 5 de Julho, de 8 de Agosto e 6 de Setembro ultimos, allegando que os contractos não cogitaram de tal obrigação e que não tinham prazo marcado para o começo da competente execução e sim apenas para a sua duração, tenho a declarar-vos que, estatuindo o art. 8°, § 4°, da lei n. 26 de 30 de Dezembro de 1891, cuja execução só está suspensa no tocante ás concessões de estradas de ferro nas quaes figurava clausula expressa estipulando a fiscalisação por conta do governo, conforme mensagem neste sentido dirigida pelo Vice-Presidente da Republica ao Congresso Nacional, que as companhias ou emprezas que gosarem de garantias de juros ou subvenção são obrigadas a fazer deposito das quantias que tiverem sido determinadas pelo Poder Executivo para occurrencia das despezas acima mencionadas, é incontestavel o dever em que estão os concessionarios de que se trata de cumprir aquelle preceito, a cuja obediencia, que se origina de uma disposição de lei, não pódem escusar-se, sob pretexto algum, devendo, portanto, a reluctancia a tal respeito acarretar, como sancção, a caducidade dos respectivos contractos.

Mantendo, pois, os actos que estabeleceram a medida contra a qual reclamam os alludidos contractantes, resolvo desde já, e sob pena de caducidade, obrigar a entrar com as quotas em questão aquelles concessionarios que já iniciaram em suas propriedades a localisação de immigrantes e mais trabalhos attinentes ás suas concessões, cumprindo aos que ainda não principiaram a executar os alludidos trabalhos, logo que se resolverem a leval-os a effeito, o que deverão fazer no prazo maximo de um anno a contar da presente data, requererem a nomeação do competente fiscal, realizando por essa occasião o deposito da quantia precisa para as despezas de super-intendencia, sob pena de não se fazerem effectivas as subvenções, quando pedidas, sendo, no caso de reincidencia na inobservancia de tal obrigação, imposta caducidade ás respectivas concessões.

Saude e fraternidade.

Por Decreto n. 825 de 24 de Maio foi alterado o artigo 36 do regulamento approvado pelo decreto n. 603 de 26 de Julho de 1890 que reorganisou a Inspectoria Geral das Terras e Colonisação, ficando o mesmo artigo assim concebido: Artigo 36—Sempre que for possivel, não poderá ser nomeado chefe de commissão o engenheiro ou agrimensor que não tiver servido, pelo menos, durante dois annos, como ajudante em commissão de 1ª classe.

## SOCIEDADES ANONYMAS

Sómente a cinco sociedades anonymas nacionaes, tendo por objecto o commercio ou fornecimento de generos ou substancias alimenticias sob o regimen da lei n. 3150 de 4 de Novembro de 1882 e decreto n. 164 de 17 de Janeiro de 1890 além de outras disposições consolidadas no regulamento de 4 de Julho de 1891, foi concedida autorização para organizar-se.

Dessas e outras autorizações a sociedades nacionaes, como a estrangeiras para funccionar, dá conta a seguinte relação :

## Relação dos decretos expedidos em favor de companhias ou sociedades anonymas, durante o anno de 1892

| NUMERO DE ORDEM | DECRETO NUMERO | DIA | MEZ | OBJECTO |
|---|---|---|---|---|
| | | | | **Companhias nacionaes** |
| 1 | 721. . . . . . | 30 | Janeiro. . . | Concede autorisação a Ramiro Fortes de Barcellos para organisar uma sociedade em commandita, por acções, sob a denominação de — A Meridional. |
| 2 | 726. . . . . . | 2 | Fevereiro. . | Concede á Companhia Vinicola Internacional autorisação para substituir o paragrapho unico do art. 22 de seus estatutos. |
| 3 | 733. . . . . . | 13 | Fevereiro. . | Concede autorisação a José Leão Ferreira Souto para organisar uma sociedade anonyma sob a denominação de — Companhia Central de Restaurantes. |
| 4 | 764. . . . . . | 16 | Março . . . | Concede á Companhia Upton Importadora autorisação para funccionar. |
| 5 | 777. . . . . . | 23 | Março . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Fabril e Industrial de Vinagre. |
| 6 | 784. . . . . . | 1 | Abril. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Nacional de Salinas Mossoró-Assú. |
| 7 | 793. . . . . . | 16 | Abril. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Salinas da Margarida. |
| 8 | 799. . . . . . | 23 | Abril. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Geral de Commercio e Industria. |
| 9 | 801. . . . . . | 28 | Abril. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Commercio e Industria Nacional. |
| 10 | 815. . . . . . | 14 | Maio. . . . | Concede autorisação a Manoel Lopes de Carvalho para organisar uma sociedade em commandita por acções, sob a firma Carvalho & Comp. |
| 11 | 818. . . . . . | 18 | Maio. . . . | Concede ao Dr. João Landell autorisação para organisar uma sociedade anonyma sob a denominação de — Companhia Alliança do Sul. |
| 12 | 819. . . . . . | 18 | Maio. . . . | Concede á Companhia Commercio de Lenha e Materiaes autorisação para incluir entre seus fins o commercio de generos alimenticios. |
| 13 | 822. . . . . . | 24 | Maio. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Vinicola Internacional. |
| 14 | 861. . . . . . | 7 | Junho . . . | Approva a reforma dos estatutos da sociedade anonyma — Padaria Luzo-Brazileira. |
| 15 | 920. . . . . . | 2 | Julho. . . . | Autoriza a Companhia Banha Rio-Grandense Alves a reformar seus estatutos. |
| 16 | 922. . . . . . | 2 | Julho. . . . | Concede a José Antonio Rodrigues Nunes e outro autorisação para organisarem a Companhia de Seguros Mutuos Contra Fogo — Colombo. |
| 17 | 924. . . . . . | 2 | Julho. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Zoosterina. |
| 18 | 931. . . . . . | 9 | Julho. . . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Commercio Nacional. |
| 19 | 964. . . . . . | 30 | Julho. . . . | Concede autorisação a Affonso Pedreira de Cerqueira e outro para organisarem uma sociedade anonyma sob a denominação de — Companhia Abastecedora de Agua da Feira de Sant'Anna. |
| 20 | 966. . . . . . | 1 | Agosto. . . | Proroga por dous annos o prazo marcado na clausula 6ª das que baixaram com o decreto n. 520, de 23 de Junho de 1890. |
| 21 | 980. . . . . . | 8 | Agosto. . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Frigorifica e Pastoril Brazileira. |

| NUMERO DE ORDEM | DECRETO | | | OBJECTOS |
|---|---|---|---|---|
| | NUMERO | DIA | MEZ | |
| 22 | 981. . . . . . | 8 | Agosto. . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Agricola e Commercial do Brazil. |
| 23 | 1030 . . . . . . | 1 | Setembro. . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia do Beberibe. |
| 24 | 1040 . . . . . . | 11 | Setembro. . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Auxiliar do Commercio e Lavoura. |
| 25 | 1045 . . . . . . | 14 | Setembro. . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Matte Larangeira. |
| 26 | 1070 . . . . . . | 5 | Outubro . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia de Lacticinios. |
| 27 | 1079 . . . . . . | 13 | Outubro . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Alcoolica da Bahia. |
| 28 | 1080 . . . . . . | 13 | Outubro . . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Pastoril Industrial Sul do Brazil. |
| 29 | 1084 . . . . . . | 18 | Outubro . . | Concede autorisação á Companhia Cerea Brazileira para reformar os seus estatutos. |
| 30 | 116 (do poder legislativo). . | 29 | Outubro . . | Concede á Companhia Piscatoria Sul Americana os favores de que trata o art. 3º §§ 2º e 3º do regulamento mandado observar por decreto n. 8.338 de 17 de Dezembro de 1881. |
| 31 | 1125 . . . . . . | 5 | Novembro . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Manufactora de Conservas Alimenticias. |
| 32 | 1175 . . . . . . | 20 | Dezembro . | Approva a reforma dos estatutos da Companhia Agricola e Commercial do Brazil. |
| | | | | **Companhias estrangeiras** |
| 1 | 705. . . . . . | 2 | Janeiro. . . | Concede á companhia *Société des Mines d'Or de Faria* autorisação para augmentar o seu capital e elevar o numero de seus directores. |
| 2 | 919. . . . . . | 2 | Julho. . . . | Concede autorisação á *The D. Pedro Gold Mining Company, limited*, para funccionar. |
| 3 | 923. . . . . . | 2 | Julho. . . . | Concede autorisação á companhia denominada *The New York Commercial Company of Brazil* para funccionar no Brazil. |
| 4 | 926. . . . . . | 5 | Julho. . . . | Autorisa á companhia *Alliance Bristish and Foreign Life and Fire Assurance* a substituir este nome pelo de *Alliance Assurance Company*. |
| 5 | 957. . . . . . | 27 | Julho. . . . | Approva as alterações feitas nos estatutos da companhia de seguros contra fogo *The Royal Insurance Company*. |
| 6 | 958. . . . . . | 27 | Julho. . . . | Autorisa á companhia ingleza *Alliance Assurance Company* a estabelecer uma agencia no Estado de S. Paulo. |
| 7 | 980. . . . . . | 12 | Agosto. . . | Concede autorisação á companhia de seguros contra fogo *Hamburgo Magdeburgo* para estender as suas operações ao Estado de S. Paulo. |
| 8 | 1051 . . . . . . | 16 | Setembro. . | Concede autorisação á sociedade anonyma *The Rio de Janeiro City Improvements Company, limited*, para continuar a funccionar no Brazil. |
| 9 | 1123 . . . . . . | 5 | Novembro . | Concede autorisação á *Alliance Marine Assurance Company, limited*, ora *Alliance Marine and General Assurance Company, limited*, para continuar a funccionar no Brazil. |
| 10 | 1139 . . . . . . | 11 | Novembro . | Concede autorisação á *Austrians Lloyd's Steam Navigation Company*, successora do *Lloyd Austro Hungaro*, para funccionar no Brazil. |
| 11 | 1143 . . . . . . | 22 | Novembro . | Elimina as clausulas 3ª e 4ª das que baixaram com o decreto n. 919 de 2 de Julho do corrente anno. |

# PRIVILEGIOS DE INVENÇÃO

Moldada pelos principios geralmente aceitos quanto ao modo de reconhecer e acautelar o direito de invenção, pela sua utilidade ou novidade a lei n. 3129 de 14 de Outubro de 1882, cujo regulamento foi approvado pelo decreto n. 8820 de 30 de Dezembro do mesmo anno, vai produzindo seus naturaes resultados, á medida que melhor conhecida se torna a sua protecção a esse genero de propriedade industrial. Com effeito, a estatistica deste serviço patentêa o impulso que lhe proveio do regimen adoptado pela citada lei. Assim, de 1883 a 1892 foram concedidas 1554 patentes, contra 677 conferidas no periodo maior de meio seculo em que vigorou a lei de 28 de Agosto de 1830. E' o que se verifica dos algarismos seguintes :

| | |
|---|---|
| De 1831 a 1835 | 1 |
| » 1836 » 1840 | 4 |
| » 1841 » 1845 | 1 |
| » 1846 » 1850 | 15 |
| » 1851 » 1855 | 40 |
| » 1856 » 1860 | 27 |
| » 1861 » 1865 | 41 |
| » 1866 » 1870 | 53 |
| » 1871 » 1875 | 61 |
| » 1876 » 1880 | 294 |
| » 1881 » 1885 | 140 |
| » 1883 » 1888 | 660 |
| » 1839 » 1891 | 718 |
| Em 1892 » | 176 |
| Total | 2.231 |

Dos quadros seguintes constam as patentes de invenção e titulos de garantia provisoria concedidos durante o anno passado.

## Relação dos privilegios de que trata o art. 85 do regulamento n. 8820 de 30 de dezembro de 1882, concedidos durante o anno de 1892

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | (1230) | Augusto de Meritens | Pariz | Melhoramentos introduzidos na sua invenção privilegiada de uma nova pilha electrica | 2 de janeiro | Emquanto durar a patente primitiva. |
| 2 | 1374 | Luiz Ferreira Drumond e Jorge Gomes dos Passos Perdigão | Capital Federal | Novo systema de carro fiscal dynamometrico, indicando o peso das cargas | Idem | 15 annos. |
| 3 | 1375 | Pierre Paulin Faure | Limoges (França) | Machina de descascar a ramie e outras plantas textis | Idem | Idem. |
| 4 | 1376 | Francisco Gonçalves Ribeiro | Estado de S. Paulo | Descascador de café denominado Descascador Ribeiro | Idem | Idem. |
| 5 | 1377 | Schneider & Comp. | Creuzot (França) | Apparelho de carga dos canhões dispostos em torrinhas | Idem | Idem. |
| 6 | 1378 | Os mesmos | Idem | Mecanismo de abastecimento automatico continuo dos canhões collocados em torrinhas | 5 de janeiro | Idem. |
| 7 | 1379 | Ernest Jules Pierre Mercadier | Pariz | Telegraphia multiplex | Idem | Idem. |
| 8 | 1380 | Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil | Capital Federal | Forno continuo aperfeiçoado com fogo fixo para cozinhar tijolos, telhas, etc. | Idem | Idem. |
| 9 | 1381 | Samuel Ami Bataillard | Estado do Rio de Janeiro | Novo processo de matar todas as especies de formigas, denominado Formicida Bataillard | Idem | Idem. |
| 10 | 1382 | José Agostinho dos Reis | Capital Federal | Casas economicas de madeira e amiantho | Idem | Idem. |
| 11 | 1383 | Eugène Buffet | Bruxellas | Nova pilha electrica denominada Pilha Buffet | 23 de janeiro | Idem. |
| 12 | 1384 | Andres de Chirée e Carlos Alberto Ribeiro de Mendonça | Capital Federal | Applicação da casca do café como bebida | Idem | Idem. |
| 13 | 1385 | Antonio Alves da Silva Junior e Euzebio Maximiano Pires Ferreira | Idem | Telha aperfeiçoada denominada Telha Brazileira | Idem | Idem. |
| 14 | 1386 | Verissimo Barbosa de Souza | Idem | Motor de pressão de ar com applicação maritima e terrestre | Idem | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15 | 1387 | Mamede Ribeiro da Silva Lopes e Rodolpho Joaquim Rodrigues | Do 1º na Bahia e do 2º nesta cidade | Processo de preparar as fibras da planta *Coroá* (Bilbergia) e da sua applicação ao fabrico de tecidos, cordas, barbantes, linhas, etc. | 30 de Janeiro | 15 annos. |
| 16 | 1388 | Herbert Akroyd Stuart e Charles Richard Binney | Inglaterra | Aperfeiçoamentos em machinas actuadas pela explosão de misturas de vapor ou gaz combustivel e de ar | Idem | Idem. |
| 17 | 1389 | Percival Everit | Londres | Apparelho destinado a accender e apagar automaticamente as lampadas e combustores publicos de gaz | Idem | Idem. |
| 18 | 1390 | João Pedro Fausto de Alcantara e Luiz Dupont | Capital Federal | Applicação nova das fibras das plantas da familia das Liliaceas á fiação e tecelagem | Idem | Idem. |
| 19 | 1391 | Pedro de Oliveira Santos | Idem | Apparelho denominado Dynamo-Industrial | Idem | Idem. |
| 20 | 1392 | Pablo Harms e Felicissimo Paulo de Freitas | Idem | Apparelho denominado — Gravador Instantaneo Harms | 30 de Janeiro | Idem. |
| 21 | 1393 | Francisco Pinto Brandão | Idem | Fabricação do *linoleum* | 6 de Fevereiro | Idem. |
| 22 | (1291) | Samuel Ami Bataillard | Estado do Rio de Janeiro | Melhoramentos introduzidos na sua invenção privilegiada de uma machina de matar formigas | Idem | Em quanto durar a patente primitiva. |
| 23 | 1394 | Leopold Quarré | Capital Federal | Novo systema de chaminé de aeração e desinfecção | 13 de Fevereiro | 15 annos. |
| 24 | 1395 | Henri Cousandier | Estado da Bahia | Novo processo de extincção das formigas | Idem | Idem. |
| 25 | 1396 | Francisco Comas | Capital Federal | Utilisação industrial dos alcatrões acidos de petroleo, e dos petroleos naturaes depreciados para a fabricação de gaz de illuminação e briquettes | Idem | Idem. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 26 | 1397 | Edward Selden Townsend Kennedy | Nova-York | Caldeira de vapor de tubo radial ou *porcupine*. | Idem | Idem. |
| 27 | 1398 | Walter J. Hammond e John Gordon | Do 1º no estado de S. Paulo e do 2º nesta cidade | Grampa ou prego de fórma melhorada para segurar os trilhos nos dormentes. (Confirmação da patente que lhes foi concedida pelo governo dos E. U. da America do Norte). | Idem | Idem. |
| 28 | 1399 | Herculano de Araujo | Capital Federal | Novo systema de estribo articulado | Idem | Idem. |
| 29 | (995) | George Young, Frank Pearn e William Crippin | Inglaterra | Melhoramentos introduzidos na sua invenção privilegiada de mecanismos aperfeiçoados para tingir e branquear o algodão, seda, lã e outras materias fibrosas em estado bruto ou manufacturadas | 20 de Fevereiro | Emquanto vigorar a patente primitiva. |
| 30 | 1400 | George Boynton e Boynton | Capital Federal | Novo systema de diques e armazens fluctuantes combinados | Idem | 15 annos. |
| 31 | 1401 | Eugenio de Lacerda Franco | Estado de S. Paulo | Machina de beneficiar café, denominada — Novo Lavador Lacerda | Idem | Idem. |
| 32 | 1402 | Botelho, Teixeira & Auler | Idem | Machina de descascar e limpar café, denominada — Botelho | Idem | Idem. |
| 33 | 1403 | Joel Gilbert Justin | Nova York | Construcção de obuzes para explosivos de grande força | Idem | Idem. |
| 34 | 1404 | Carlos Poma | Capital Federal | Systema de tijollos de areia e cimento, denominado — Excelsior | Idem | Idem. |
| 35 | 1405 | Agostinho Maximo Nogueira Penido | Estado de Minas Geraes | Processo para preparar o producto denominado — Alfafa Brazileira | 27 de Fevereir. | Idem. |
| 36 | 1406 | Roberto J. Kinsman Benjamin | Capital Federal | Annuncios por meio de bilhetes de estradas de ferro | Idem | Idem. |
| 37 | 1407 | José Noschese | Estado de S. Paulo | Ventilador denominado — Noschese | Idem | Idem. |
| 38 | 1408 | Pedro Casimiro Frederico Gerboz | Capital Federal | Applicação da photographia aerea para organização de cartas cadastraes e trabalhos geodesicos | 5 de Março | Idem. |
| 39 | 1409 | Jean Mathieu Racamier e Vicente Garcia | Idem | Novo meio para fabricar os tecidos elasticos para calçados, suspensorios, cintas, ligas, etc. systema Jean Mathieu Racamier e Vicente Garcia | Idem | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 40 | 1410 | Alfredo Mattos Pinheiro | Capital Federal | Terreiros elasticos para seccar café e outros productos | 5 de Março | Idem. |
| 41 | 1411 | Samuel Burguin | Estado do Rio de Janeiro | Carrinho-caixa denominado — Box-Cart | Idem | Idem. |
| 42 | 1412 | José Innocencio do Amaral Campos | Estado de S. Paulo | Machina denominada — Productor-Continuo | 12 de Março | Idem. |
| 43 | 1413 | Jules Kuneman | Hollanda | Fermentação rapida dos caldos de melaços de cannas | Idem | Idem. |
| 44 | 1414 | Cecilio D'Alto | Estado do Rio Grande do Sul | Processo para conservação de carne | 19 de Março | Idem. |
| 45 | 1415 | Antonio Appolinario de Carvalho | Capital Federal | Novo systema de ferraduras aperfeiçoadas | Idem | Idem. |
| 64 | (1065) | João Gonçalves Ferreira Tito | Idem | Melhoramentos introduzidos na sua invenção privilegiada da busina automatica, para bonds e carroças | 26 de Março | Emquanto durar a patente primitiva. |
| 47 | 1416 | George Thomas Beilby | Escossia | Processo e apparelho para fabricação de cyanuretos | Idem | 15 annos. |
| 48 | 1417 | Franz Beste | Allemanha | Apparelho permittindo effectuar automaticamente a tomada e acabamento completo de photographias | Idem | Idem. |
| 49 | 1418 | Uldarique Marga | Bruxellas | Novo systema de cartuxos para armas de fogo | Idem | Idem. |
| 50 | 1419 | John Drennan Curtis | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos em arame farpado | Idem | Idem. |
| 51 | (1365) | Alfredo Fernandes de Castro Bravo | Capital Federal | Melhoramentos introduzidos na sua invenção privilegiada do Cognac de Seiva de Pinheiro e Balsamo de Tolú | 2 de Abril | Emquanto durar a patente primitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 52 | 1420 | The Mosquera Julia Food Company | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamento na fabricação de fermentos, peptonas e productos peptonisados | Idem | 15 annos. |
| 53 | 1421 | Gustave Rasse | Capital Federal | Leite em fermentação alcoolica denominado — Kefyr | Idem | Idem. |
| 54 | 1422 | Uldarique Marga | Bruxellas | Aperfeiçoamentos em espingardas de repetição | Idem | Idem. |
| 55 | 1423 | Samuel H. Brown | Estados Unidos da America do Norte | Novo processo para recozer ou adoçar metaes | 2 de Abril | 15 annos. |
| 56 | 1424 | Thomaz Rodger | Nova Zelandia | Arado aperfeiçoado para estender e nivelar o lastro sobre as estradas de ferro | Idem | Idem. |
| 57 | 1425 | O mesmo | Idem | Carros de distribuidor automatico para deitar lastro nas vias ferreas | Idem | Idem. |
| 58 | 1426 | Dr. Alvaro Alberto da Silva | Capital Federal | Verniz economico para diluir e melhorar outros vernizes | 9 de Março | Idem. |
| 59 | 1427 | Antonio Luiz da Silva | Idem | Nova applicação do bambú-bengala e do bambú-massiço á fabricação de moveis curvados, mobilias de phantasia, galerias e molduras | Idem | Idem. |
| 60 | 1428 | Augusto Garnier | Idem | Papel vegetal | 23 de Abril | Idem. |
| 61 | (1093) | Candido Franco de Lacerda | Estado de S. Paulo | Melhoramentos introduzidos na sua invenção, de um novo apparelho e machina de beneficiar café, ventilal-o e classifical-o, e outros grãos, denominado — Ventilador Lacerda | 29 de Maio | Emquanto durar a patente primitiva. |
| 62 | 1429 | Francisco Comas | Capital Federal | Novo systema de transportes aereos para cargas de todas as qualidades | Idem | 15 annos. |
| 63 | 1430 | O mesmo | Idem | Novo systema de suspensão aerea para canalisações de todas as qualidades | Idem | Idem. |
| 64 | 1431 | O mesmo | Idem | Novo systema de trasportes aereos por cabo sem fim, para cargas de todas as qualidades | Idem | Idem. |
| 65 | 1432 | Antonio Ribeirão Ferreira | Idem | Processo da conservação dos ovos em perfeito estado | Idem | Idem. |
| 66 | 1433 | Arnold Wertheimer | Idem | Machinas destinadas a carregar e descarregar carvão e outras materias, denominada — A Victoria | 7 de Maio | Idem. |
| 67 | 1434 | Guilherme Greenhalgh e Luiz de Castilho | Idem | Apparelho para creosotamento de madeira | Idem | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DA PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJETO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 68 | 1435 | Os mesmos | Capital Federal | Novo systema de fixar o trilho ao dormente nas vias-ferreas | Idem | Idem. |
| 69 | 1436 | Alberto Henry Potter | Genebra | Aperfeiçoamento em relogios de dar corda pelo pé | Idem | Idem. |
| 70 | 1437 | Pierre Lamena | Pariz | Machina hydro-atmospherica de ar comprimido | Idem | Idem. |
| 71 | 1438 | Charles Lempitt | Londres | Machina destinada a separar, limpar e classificar grão, servindo tambem para outros fins | Idem | Idem. |
| 72 | 1439 | Jabez Turton | Idem | Processo para extrahir metaes dos minerios ou mineraes que os contenham | Idem | Idem. |
| 73 | 1440 | George Boynton e Boynton | Capital Federal | Cartões que denominou — Distribuição systematica, destinados á distribuição de acções e constituição do capital necessario a qualquer empreza industrial ou melhoramentos publicos | Idem | Idem. |
| 74 | 1441 | Francisco La Rotonda | Idem | Melhoramento introduzido na machina denominada — Fichary | 14 de Maio | Idem. |
| 75 | 1442 | José Herculano de Castro | Estado de Minas Geraes | Apparelho denominado — Motor a vento | 21 de Maio | Idem. |
| 76 | 1443 | Wilhelm Köhler e Daniel Kégler | Allemanha | Processo e forno para esmaltar os fundos dos utensilios de cozinha de esmalte | Idem | Idem. |
| 77 | 1444 | De Morgan Snell & Comp. | Londres | Transporte hydraulico | Idem | Idem. |
| 78 | 1445 | Matheus Nogueira Brandão | Estado do Rio de Janeiro | Isolador cabrestante, de tracção ou esticador, destinado á construcção das grandes linhas telegraphicas coloniaes e á outras canalisações electricas aereas | Idem | Idem. |
| 79 | 1446 | Arthur Diniz Lagarde | Capital Federal | Novo combustivel economico denominado — Carvão Brasileiro | Idem | Idem. |
| 80 | 1447 | João Gonçalves de Albuquerque e Frederico Carlos da Cunha | Idem | Gazometro portatil | Idem | Idem. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 81 | 1448 | Samuel Bevn | Estado de S. Paulo | Melhoramentos na machina denominada — Despolpador Bevn | 28 de Maio | Idem. |
| 82 | 1449 | O mesmo | Idem | Fornalha consumidora de fumaça | Idem | Idem. |
| 83 | 1450 | O mesmo | Idem | Machina denominada — Engenho de café Bevn — destinada á limpar, descascar, ventilar, brunir e catar café e descascar arroz | Idem | Idem. |
| 84 | 1451 | José Eduardo Mercadante | Capital Federal | Apparelho para destruir os miasmas dos esgotos, denominado — Miasmivoro Mercadante | 15 de Maio | 15 annos. |
| 85 | 1452 | O mesmo | Idem | Apparelho destinado a destruir microbios, denominado — Injector Microcida Mercadante | Idem | Idem. |
| 86 | 1453 | Elisha Gray | Estados Unidos da America do Norte | Methodo e apparelhos para communicações telautographicas | 4 de Junho | Idem. |
| 87 | 1454 | Walter John Hammond e John Gordon | Do 1º no estado de S. Paulo e do 2º nesta cidade | Concentrador de minerios | Idem | Idem. |
| 88 | 1455 | John M. Carthy | Nova-York | Argolas para caixões funerarios | Idem | Idem. |
| 89 | (1315) | Manoel Machado Toledo | Capital Federal | Melhoramentos introduzidos na sua invenção já privilegiada de um aerostado | 11 de Junho | Em quanto vigorar a patente primitiva. |
| 90 | 1456 | Jules Pons | Estado de S. Paulo | Explosivo por meio de reacção, sem perigo, consistindo na liga de oxydantes, hydrocarburos e sulphuros | Idem | 15 annos. |
| 91 | 1457 | Frederick Henry Heath | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos em juntas de trilhos | Idem | Idem. |
| 92 | 1458 | Marcellino José Vaz | Estado de S. Paulo | Applicação da fibra da planta denominada — Asclepias curassavica de Linnéo — á fabricação de tecidos, cordames, papeis e outros artefactos | Idem | Idem. |
| 93 | 1459 | Companhia Industrial do Brazil | Capital Federal | Novo systema de carros de mão com mola, para transportes de cargas, denominado — Carrinho Industrial | 18 de Junho | Idem. |
| 94 | 1460 | Dr. Charles Berthaud | Idem | Systema e conjuncto de installação de apparelhos para engarrafamento de aguas mineraes, gazosas naturaes | Idem | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIOS | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 95 | 1461 | Companhia Industrial do Brazil | Capital Federal | Novo ferro para engommar | Idem. | Idem. |
| 96 | 1462 | Emilio Krull. | Estado da Bahia. | Nova machina para descascar café | Idem. | Idem. |
| 97 | 1463 | Joseph Baykin Underwood. | Estados-Unidos da America do Norte | Machina para fazer cigarros. | Idem. | Idem. |
| 98 | 1464 | Julio Francisco Ramos e João Dias de Almeida. | Estado de S. Paulo | Novo apparelho para apartar as pedras do café em côco | 25 de Julho | Idem. |
| 99 | 1465 | Daniel Meregaglia. | Capital Federal | Processo para fabricação de papelão-pedra | Idem. | Idem. |
| 100 | 1466 | Julio Francisco Ramos e João Dias de Almeida | Estado de S. Paulo | Novo apparelho de descascar café. | Idem. | Idem. |
| 101 | 1467 | Dr. Antonio de Castro Lopes. | Capital Federal | Novo gaz de illuminação domestica. | Idem. | Idem. |
| 102 | 1468 | Antonio Silveira da Rosa | Idem. | Processo aperfeiçoado de fabricar saltos de madeira para sapatos | Idem. | Idem. |
| 103 | 1469 | Benedicto Pirola. | Estado de S. Paulo | Novo processo de fabricação de carvão-coke para fundição | Idem | Idem. |
| 104 | 1470 | Leon Julien e Leopold Quarré. | Capital Federal | Novo processo de impressão sobre tecidos de todas as qualidades | Idem. | Idem. |
| 105 | 1471 | João Franklin de Alencar Lima | Idem | Machina denominada — Seccador Alencar Lima | Idem. | Idem. |
| 106 | 1472 | Augusto Alberto Guimarães de Azevedo. | Idem. | Novo systema de encaixotamento economico. | 2 de Julho. | Idem. |
| 107 | 1473 | Henry Parkes e John Cuninghame Montgomerie | Do 1º na Inglaterra e do 2º na Escossia | Aperfeiçoamentos na extracção de ouro e prata dos minerios ou compostos que os contêm... | Idem. | Idem. |
| 108 | 1474 | Charles August Riedig. | Allemanha. | Novas disposições applicaveis a todas as qualidades de calçado: botas, sapatos, chinellas, etc., de qualquer materia | Idem. | Idem. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 109 | 1475 | William Snell Chenhall e William Francis Snell Chenhall | Londres | Aperfeiçoamentos na solidificação de oleos mineraes e outros, assim como de fluidos volateis e outros | Idem | Idem. |
| 110 | 1476 | Frederico Carlos da Cunha e João Gonçalves de Albuquerque | Capital Federal | Gerador de vapor instantaneo, portatil e inexplosivel | Idem | Idem. |
| 111 | (843) | Edward Field | Londres | Melhoramentos introduzidos na sua invenção privilegiada de machinas aperfeiçoadas actuadas por gazes quentes, como ar e productos de combustão, com vapor de agua | 9 de Julho | Emquanto vigorar a patente primitiva. |
| 112 | 1477 | John Armstrong Chandler | Nova York | Systema de calçamentos e modo de construil-os. | 2 de Julho | 15 annos. |
| 113 | 1478 | José Antonio da Fonseca Rodrigues | Estado de S. Paulo | Apparelho — Fonseca Rodrigues, destinado ao transporte, a pequenas distancias, de mercadorias | 8 de Julho | Idem. |
| 114 | 1479 | Ludwig Bauer | Capital Federal | Apparelho para descascar café, a que denominou — Universal | 23 de Julho | Idem. |
| 115 | 1480 | James Gresham | Inglaterra | Aperfeiçoamentos nos freios automaticos de vacuo | 30 de Julho | Idem. |
| 116 | 1481 | Otto Umlauf | Allemanha | Talas (éclisses) de juncção para trilhos de caminhos de ferro | Idem | Idem. |
| 117 | 1482 | Wallace Ranson Kirk e John Pickett Jackson | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos nos eixos de carros de estradas de ferro ou ferro-carris | Idem | Idem. |
| 118 | 1483 | Joseph Lumay & Comp. | Capital Federal | Apparelho combustor | Idem | Idem. |
| 119 | 1484 | Natali Osuchowski e Alexandre Sigismond Zwierzchowski | Pariz | Processo de fabricação do sabão duro sem *décolage* | Idem | Idem. |
| 120 | 1485 | Pedro Fernandes Teixeira & Comp. | Estado do Rio Grande do Sul | Systema de fechar hermeticamente caixas de folhas de Flandres | Idem | Idem. |
| 121 | 1486 | Manoel da Costa Camorim | Capital Federal | Applicação nova dos espiques da palmeira da familia das — Desmoncus — á fabricação de moveis e varios artefactos | Idem | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 122 | 1487 | Pedro Caminada . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . | Systema hydraulico applicavel a navegação para vencer grandes differenças de nivel. . . . . . | 6 Agosto. . . . | Idem. |
| 123 | 1488 | Luiz Jacintho Gomes. . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . | Barco submarino. . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 124 | 1489 | Fortunato Pereira da Cunha. . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . | Novo processo economico-hygienico para refinar assucar . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 125 | 1490 | Benjamin C. Bhamayou . . . . . . . . . | Bordeaux. . . . . . . . . | Novo processo de fabricação de cimento . . . . | 13 de Agosto. . | Idem. |
| 126 | 1491 | Joaquim Estevão Coelho de Magalhães . . . | Capital Federal . . . . . . | Apparelho denominado — Indicador Magalhães destinado a carros de passageiros nas estradas de ferro, assignalando opportunamente cada uma das estações de parada . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 127 | 1492 | Elihu Thomson. . . . . . . . . . . . . . | Estados Unidos da America do Norte. . . . . . . . | Aperfeiçoamento em lampadas electricas incandescentes . . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 128 | 1493 | Dr. José Roberto da Cunha Salles. . . . . | Capital Federal. . . . . . | Preparado denominado — Apperitivo Americano | Idem. . . . . . | Idem. |
| 129 | 1494 | Ernést Hermann e Louis Philippe Cohen. . | Pariz . . . . . . . . . . | Novo systema de fornalhas para queimar o bagaço verde . . . . . . . . . . . . . . . | 30 de Agosto. . | Idem. |
| 130 | 1495 | Verissimo Barbosa de Souza . . . . . . . | Capital Federal . . . . . . | Novo systema de balão denominado — Salva vidas para ser applicado á navegação, . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 131 | 1496 | Giuseppe Gibelli . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . | Descascador para café e cereaes, systema — Gibelli | Idem. . . . . . | Idem. |
| 132 | 1497 | Alvaro Pereira de Geuvêa . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . | Systema aperfeiçoado de fôrmas para calçados. | Idem. . . . . . | Idem. |
| 133 | 1498 | Aureliano de Souza Nogueira da Gama. . . | Idem. . . . . . . . . . . | Systema de cartões denominados — Cartões Fiscaes Beneficentes, para o fim de fiscalisação na cobrança de passagens nos carros de companhias ferro-carril de qualquer especie de motor. . . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 134 | 1499 | Leonardo Botelho . . . . . . . . . . . . | Estado de S. Paulo . . . . | Ventilador para ventilar café descascado, denominado — Ventilador Botelho . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 135 | 1500 | Eli Bouchard | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos na construcção de ferraduras | 6 de Setembro | Idem. |
| 136 | 1501 | Désiré Lachaussée | Belgica | Apparelho de salvação em caso de incendio | Idem | Idem. |
| 137 | 1502 | Walter H. Knight e William B. Potter | E. U. da America do Norte | Aperfeiçoamentos nos methodos de regular os mecanismos postos em movimentos pela electricidade e um apparelho para este fim | 6 de Setembro. | 15 annos. |
| 138 | 1503 | Pedro Maly | Capital Federal | Processo para fabricação de carvão artificial. | 13 de Setembro. | Idem. |
| 139 | 1504 | Augusto Maria Coral | Idem | Processo de manipular o formicida denominado — Formicida Instantaneo — e o modo de o applicar | Idem | Idem. |
| 140 | 1505 | Ernest Brulé fils | Idem | Systema de construcção de casas e edificios de todo o genero por meio do papel comprimido | 20 de Setembro. | Idem. |
| 141 | 1506 | Prudencio Sans, Santiago Chile, Hermann Joseph George Moll e Alberto José da Costa | Idem | Polvora vegetal | Idem | Idem. |
| 142 | 1507 | José de Azevedo Silva | Idem | Cáes amoviveis fluctuantes, com applicação aos mesmos effeitos de cáes fixos para carga e descarga dos navios | 27 de Setembro. | Idem. |
| 143 | 1508 | Dr. Manoel Freitas Paranhos e Henrique Sastré | Idem | Pedras artificiaes para calçamento denominadas — Pedras mineraes ferreas | 4 de Outubro. | Idem. |
| 144 | 1509 | Custodio Teixeira da Silva | Estado de S. Paulo | Cognac crystallisado | Idem | Idem. |
| | 1510 | (1) | | | | |
| 145 | 1511 | Manoel Francisco dos Santos | Idem | Ventilador aperfeiçoado para ventilar o café descascado, separando a palha e a casca, denominado — Ventilador Santos | 11 de Outubro. | Idem. |
| 146 | 1512 | Joaquim Gomes Jardim | Idem | Novo systema de fornalha economica, denominada — Fornalha Jardim | Idem | Idem. |
| 147 | 1513 | Francisco Garcia Pereira Leão | Capital Federal | Systema de canalisação destinado a evitar a formação de bancos de arêa nas fozes dos rios, nas embocaduras dos canaes e nas entradas das bahias | Idem | Idem. |

(1) Não houve patente com este nnmero.

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 148 | 1514 | Joaquim da Silveira Mello | Estado de S. Paulo | Nova machina para descascar café, denominada — Descascador Silveira Mello | 25 de outubro | Idem |
| 149 | 1515 | James Richards Haskell | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos em peças de artilharia | Idem | Idem. |
| 150 | 1516 | O mesmo | Idem | Aperfeiçomentos em peças de artilharia de carga multipla | Idem | Idem. |
| 151 | 1517 | Stéfan von Kvassay | Imperio Austro-Hungaro | Motor de agua e de vento | Idem | Idem. |
| 152 | 1518 | Henrique Sastré & Comp. | Capital Federal | Madeira-ferro nacional | Idem | Idem. |
| 153 | 1519 | Narciso Figueiras | Idem | Novo systema de pautados, denominados — Pautados calligraphicos metrificados | Idem | Idem. |
| 154 | 1520 | Paul Susini | Pariz | Novo motor a vapor de ether ou outro liquido volatil | Idem | Idem. |
| 155 | 1521 | O mesmo | Idem | Novo motor a vapor de ether sem fogão ou outros liquidos volateis, addicional aos motores a vapor de agua, ordinarios | Idem | Idem. |
| 156 | 1522 | O mesmo | Idem | Motor a vapor de ether ou outros liquidos volateis, utilisando os calores perdidos nos motores a gaz ou similares | Idem | Idem. |
| 157 | 1523 | Carlos Amsletter | Estado de S. Paulo | Transporte de madeiras por systema hydro-pneumatico | Idem | Idem. |
| 158 | 1524 | Francisco Garcia Castanheda | Capital Federal | Salva-vidas e estribos de segurança para bonds, denominado — Systema Castanheda | Idem | Idem. |
| 159 | 1525 | Francis Patrick Martin e John Thomas Martin | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos em guarnição de caixas de sobre-postas ou caixas de estopa para guias, hastes de valvulas, hastes de pistão e de bomba, de locomotivas de machinas fixas ou outras | 28 de outubro | Idem. |
| 160 | 1526 | Carlos Cockrane de Araujo Gondin | Capital Federal | Engate automatico — Systema rapido | 8 de novembro | Idem. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 161 | 1527 | Francis Patrick Martin e John Thomas Martin | Estados Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos em guarnição metallica de caixas de sobre-postas ou caixas de estopa para guias, hastes de valvula, de pistão e de bomba, de locomotivas e de machinas fixas ou outras | Idem | Idem. |
| 162 | 1528 | Elias Elkan Ries | Estados-Unidos da America do Norte | Aperfeiçoamentos em pedestaes ou soccos e regulação para lampadas electricas e outros apparelhos electricos | 8 de novembro. | 15 annos. |
| 163 | 1529 | Eugene Hermite | Pariz | Processo de desinfecção das aguas de esgoto, das materias fecaes, das aguas estagnadas, das dos porões de navios, e apparelhos para esses fins | Idem | Idem. |
| 164 | 1530 | Luiz da Silva Bruhns e João Machado Nunes | Capital Federal | Colchão automato-hygienico | Idem | Idem. |
| 165 | 1531 | José Sanchez | Estado do Rio Grande do Sul | Processo e machinas para a fabricação de crina vegetal, cabos e cordas extrahidos da palha ou folha do butiazeiro | Idem | Idem. |
| 166 | 1532 | Christiano Junior | Capital Federal | Processo aperfeiçoado de fabricar vinho de canna | 21 de dezembro. | Idem. |
| 167 | 1533 | Gustav Henock e Edmond Maurice Comte Exelmans | Do 1º em Pariz e do 2º na Allemanha | Systema de classificação dos minereos pelo methodo secco, por meio do ar comprimido | Idem | Idem. |
| 168 | 1534 | Joaquim Ramos de Azevedo | Capital Federal | Novo forno denominado—Ramos—, para torrar café, farinha de mandioca e outros productos que se prestem | Idem | Idem. |
| 169 | 1535 | Pedro Antonio Santangelo | Estado de S. Paulo | Machina destinada a ventilar café descascado, denominada — Ventilador-Separador Santangelo | Idem | Idem. |
| 170 | 1536 | John Sherrington | Idem | Machina para separar, catar e pesar o café, denominada — Catador-Separador Sherrington | Idem | Idem. |
| 171 | 1537 | Louis Hirechfeld | Pariz | Novo caderno de papel para cigarros, denominado — L'Automatique | 27 de dezembro. | Idem. |
| 172 | 1533 | José Procopio Machado | Estado de Minas Geraes | Descascador automatico para café e arroz, denominado — Descascador Machado | Idem | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NUMERO DE PATENTE | CONCESSIONARIOS | DOMICILIO | OBJECTO | DECRETO | DURAÇÃO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 173 | 1539 | Pedro Lahr | Capital Federal | Machina para amassar barro e fazer com ella tijolos prensados sobre mesa rotativa | Idem | Idem |
| 174 | 1540 | José Simeão da Costa | Idem | Novo systema de calçamento denominado — Pavimento Sanitario Fluminense, — destinado a substituir os actuaes empedramentos das ruas e tambem applicavel a tectos e soalhos. | Idem | Idem. |
| 175 | 1541 | Eduardo Leopoldino da Silva Ribeiro | Idem | Nova applicação de certas pedras vulcanicas á fabricação de filtros | Idem | Idem. |
| 176 | 1542 | Augusto Barbosa | Idem | Poço tubular de ponta movel applicavel á extracção de aguas do sub-solo para differentes usos | Idem | Idem. |

Primeira Secção da Directoria Geral de Industria da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, 2 de janeiro de 1893. — O chefe, *José Francisco Soares Filho*.— Visto.— *Thomaz Cochrane*, director geral.

## Titulos de garantia provisoria concedidos durante o anno de 1892 (Lei n. 3120 de 14 de outubro de 1882 e seus regulamentos)

| NUMERO DE ORDEM | NOMES | DOMICILIO | OBJECTO DA GARANTIA | PRAZO | TITULO |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Gabriel Moulin Degrange | Capital Federal | Fabrica de pedras artificiaes | 3 annos | 2 de Janeiro. |
| 2 | Manoel Moreira Lyrio e Francisco Trotta | Idem | Invenção para prevenir desastres em carris de ferro, denominada — Limpa-trilhos | Idem | 19 de Janeiro. |
| 3 | Dr. José Moreira Pacheco | Idem | Apparelho por meio do qual tornam-se insubmergiveis as embarcações de qualquer porte | Idem | 5 de Março. |
| 4 | Frederico Pinheiro | Idem | Limpa-trilhos denominado — Limpa-trilhos Salvador | Idem | 10 de Março. |
| 5 | Eugenio de Lacerda Franco | Estado de S. Paulo | Machina destinada a separar a pedra e outras impurezas similares do café em côco | Idem | 29 de Março. |
| 6 | Antonio Cardoso Pires Junior | Capital Federal | Systema destinado a realisar a exacta cobrança das passagens nos carris urbanos | Idem | 30 de Março. |
| 7 | Valentim José Tavares | Idem | Applicação nova de meio conhecido á desinfecção de encanamentos, esgotos, pantanos, etc. | Idem | 29 de Abril. |
| 8 | Ludwig Bauer | Idem | Apparelho de descascar café, denominado — Universal | Idem | 18 de Maio. |
| 9 | J. Carrey | Idem | Apparelho denominado — Extractor Carrey | 2 annos | 24 de Maio. |
| 10 | Simon Dubois e Ernest Delaunay | Idem | Forno a fogo continuo ou intermittente e de chamma invertida, proprio para queimar quaesquer productos, systema Dubois e Delaunay | Idem | Idem. |
| 11 | Dionysio Jone de Franco | Idem | Machinismo de pesca | 3 annos | Idem. |
| 12 | José Serapião dos Santos Silva | Idem | Apparelho de salvar naufragos de navios que dão á costa | 8 mezes | 3 de Junho. |

| NUMERO DE ORDEM | NOMES | DOMICILIO | OBJECTO DA GARANTIA | PRAZO | TITULO |
|---|---|---|---|---|---|
| 13 | Antonio José Caetano Junior . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . | Apparelho a que denominou — The Outlet — destinado a regularisar a partida de animaes nos prados de corridas . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 annos . . . . | 6 de Junho. |
| 14 | João Paulo de Almeida. . . . . . . . . . | Estado de S. Paulo. . . . | Novo apparelho de descascar café, denominado — Descarcador Paulo de Almeida . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | 18 de Junho. |
| 15 | Simon Dubois e Ernest Delaunay. . . . . | Capital Federal . . . . . . | Nova prensa-alavanca para moldar tijolos, telhas, mosaicos, azulejos, etc . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 16 | Os mesmos. . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . . | Nova prensa para fabricação de tijolos com barro secco . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 17 | Augusto Severo de Albuquerque Maranhão. | Estado do Rio Grande do Norte . . . . . . . . . . | Direcção dos balões ou aerostatos. . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 18 | Ricardo Guimarães Filho. . . . . . . . . | Estado de S. Paulo . . . . | Apparelho denominado — Seccador Triplo — que tem por fim seccar café e outros cereaes . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | 11 de Agosto. |
| 19 | Miguel Ribeiro Lisbôa . . . . . . . . . . | Estado de Minas Geraes. . | Telha denominada — Telha Barbacenense. . . . . . . . | Idem. . . . . . | 5 de Setembro. |
| 20 | O mesmo. . . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . . | Fôrma para fabricar tijolos . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | 13 de Setembro. |
| 21 | Augusto Luiz da Fonseca Ramos. . . . . | Capital Federal . . . . . . | Processo afim de obter sulphureto de carbono destinado á industria e as artes. . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 22 | Antonio Carneiro da Silva. . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . . | Apparelho destinado a evitar sahidas falsas dos animaes em prados de corridas. . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | 15 de Setembro. |
| 23 | Manoel Antonio de Moraes Costa. . . . . | Estado de Minas Geraes. . | Novo remedio contra as mordeduras de cobras . . . . | Idem. . . . . . | 21 de Setembro. |
| 24 | O mesmo. . . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . . | Novo remedio contra hydrophobia. . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | 7 de Outubro. |
| 25 | Jean Baptiste Boisselot . . . . . . . . . . | Capital Federal . . . . . . | Telephone denominado — Telephone de armaduras moveis, systema Jean Baptiste Boisselot . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |
| 26 | O mesmo. . . . . . . . . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . . . . . . . | Systema de intercommunicação postal e telegraphica, funccionando pela electricidade. . . . . . . . . . . | Idem. . . . . . | Idem. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | outros fluidos sob pressão, denominado — Systema Jean Baptiste Boisselot. | Idem. | Idem. |
| 28 | Alfredo Guimarães. | Idem. | Lanterna automatica para signaes | Idem. | Idem. |
| 29 | Carlos Frederico Graf. | Jundiahy, Estado de S. Paulo | Nova serra para madeiras e outros materiaes, movida directamente por vapor e denominada — Serra C. F. Graf. | dem. | 10 de outubro. |
| 30 | Francisco Comas e Georges Drapier. | Capital Federal. | Novo systema de fornos para incinerar materias solidas; | 3 annos. | 13 de Outubro. |
| 31 | Euzebio Maximiano Pires Ferreira. | Idem. | Apparelho destinado a seccar café ou qualquer cereal, denominado — Seccador Rodripires. | Idem. | Idem. |
| 32 | Francisco Comas e Georges Drapier. | Idem. | Forno aperfeiçoado para queimar gazes | Idem. | Idem. |
| 33 | Julio Francisco Ramos e João Dias de Almeida | Jahú, estado de S. Paulo. | Novo apparelho para movimento continuo | Idem. | Idem. |
| 34 | José Pedro Vieira de Andrade. | Estado do Rio de Janeiro. | Apparelho para seccar café, denominado — Seccador Vieira de Andrade | Idem. | 25 de Outubro. |
| 35 | Eugenio Elmo. | Estado de S. Paulo | Systema mecanico de reduzir a bitola nas rodas dos wagons de cargas de estradas de ferro. | Idem. | 27 de Outubro. |
| 36 | Ladisláo Henrique da Silva Aranha. | Estado do Maranhão. | Apparelho destinado á cobrança de passagens em bonds e tramways. | Idem. | 5 de Novembro. |
| 37 | O mesmo. | Idem. | Apparelho destinado á extracção do oleo das amendoas de côco e similares. | Idem. | Idem. |
| 38 | Alfredo Solano da Fonseca. | Capital Federal | Apparelhos de pesca denominado — Pescador Electrico Fluctuante | Idem. | 9 de Novembro. |
| 39 | Max Eberhardt | Suissa | Composição Eberhardt — para a extincção de incendios. | 1 anno | 17 de Novembro. |
| 04 | Francisco Garcia Castanheda | Capital Federal. | Novo systema de puchar bonds, denominado — Systema Castanheda | 3 annos. | Idem. |

| NUMERO DE ORDEM | NOMES | DOMICILIO | OBJECTO DA GARANTIA | PRAZO | TITULO |
|---|---|---|---|---|---|
| 41 | Euzebio Maximiano Pires Ferreira e Antonio Alves da Silva Junior....... | Idem............ | Novo systema de roda dupla em um mesmo eixo, para wagons de estradas de ferro, servindo em bitola larga e estreita em acto continuo, denominado — Systema Pires Alves..................... | Idem...... | Idem. |
| 42 | Charles Maine e Luiz dos Santos Afflictos . | Idem............ | Armazens ou entrepostes para inflammaveis....... | Idem...... | Idem. |
| 43 | José Simão da Costa............ | Idem............ | Novo systema de calçamento, denominado Pavimento Sanitario Fluminense, destinado a substituir os actuaes empedramentos das ruas e tambem applicavel a tectos e soalhos...................... | Idem...... | 2 de Dezembro. |
| 44 | Antonio Bento de Moura.......... | Taubaté, estado de S. Paulo | Machinismo destinado a separar as pedras do café em côco, denominado — Catador Moura......... | Idem...... | Idem. |
| 45 | Emile Duceux e Jean Lassus ........ | Capital Federal....... | Novo processo de conservação de carne verde..... | Idem...... | 10 de Dezembro. |
| 46 | Augusto Severo de Albuquerque Maranhão. | Estado do Rio Grrnde do Norte.......... | Fórma de seu aerostato e meio de dispensar o lastro no mesmo...................... | Idem...... | Idem. |
| 47 | Gustavo Martins Lage........... | Capital Federal...... | Novo systema para manter uma temperatura baixa nos wagons de transportes de carne, legumes, etc., denominado — Frigorifico Lage............. | Idem...... | 29 de Dezembro. |

Primeira secção da Directoria Geral de Industria da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, 15 de fevereiro de 1893. — O chefe, *José Francisco Soares Filho.*

# MARCAS DE FABRICA E DE COMMERCIO

Verdadeira medida de policia contra a fraude,esse meio de authenticar identidade dos productos da manufactura ou generos commerciaes não ecahiu da merecida estima que alcançou, desde a sua instituição pela lei . 3346 de 14 de Outubro e regulamento de 31 de Dezembro de 1887.

Foram registradas na Junta Commercial da Capital Federal 172 ıarcas de fabrica e de commercio, assim distribuidas :

| | Nacionaes | Estrangeiras | Total |
|---|---|---|---|
| De Fabrica. . . . . . . . . | 59 | 83 | 142 |
| De commercio. . . . . . . . | 20 | 10 | 30 |
| | 79 | 93 | 172 |

# ESTRADAS DE RODAGEM

**Estrada União e Industria** — O serviço da conservação esta antiga estrada está dividido em duas partes. No trecho que vae e Petropolis ao Areal é elle feito medeante contracto, dando direito à obrança de taxas itinerarias e de barreiras, e do trecho que vai do Areal s margens do Parahybuna está encarregada a Directoria da Estrada de 'erro Central do Brazil, visto não permittir ahi actualmente o trafego roprio administração especial para o serviço da conservação.

**Estrada D. Francisca** — Durante o anno findo os trabalhos esta estrada constaram de obras de conservação e de obras novas do proongamento até o kilometro 152. O leito da estrada já empedrado, tem a xtensão de 94 kilometros, sendo de 57 kilometros o que falta receber o ıacadam.

As obras novas consistiram em empedramento do leito, construcção e obras de arte e principalmente em prolongamento do leito da estrada, brindo-se cinco kilometros com a largura de 7 metros e trinta e cinco com de 4 metros para, com mais brevidade, facultar passagem até o ponto erminal da estrada, a villa do Rio Negro, no Estado do Paraná, faltando penas pouco mais de tres kilometros para esse effeito. O director da strada espera terminar o serviço do prolongamento no corrente anno.

# RIOS E CANAES

**Rio Parnahyba** — Desde o porto da Amarração até a corre-deira de Santo Estevão, na extensão approximada de 1212 kilometros, permitte actualmente este rio franca navegação a vapores de 1 metro de calado com velocidade superior a 18 kilometros por hora e comprimento inferior a 24 metros.

Não puderam ter principio no decurso do anno findo os trabalhos da 3ª secção, de Santo Estevão a Santa Philomena, na extensão approximada de 420 kilometros, e orçadas em 196:390$080.

**Rio S. Francisco** — Concluidos os melhoramentos da ca-choeira da Panella dos Dourados, corredeira das Marrecas e cachoeiras da Villa e do Cuité, ficando o canal com a profundidade minima de 0m,80 e velocidade maxima de 10 kilometros por hora, proseguiu, na estiagem, do anno passado, a desobstrucção e canalisação da Passagem do Mosquito, das cachoeiras da Pedra e da ilha Redonda e estudos da Cruz.

Estudou-se em Maio o trecho de cerca de 21 kilometros desde as ca-choeiras do Cuité á do Fernando.

Verificado ahi preferivel o canal do lado direito da ilha de Santa Maria, em principio de Junho foram organizadas duas turmas de deso-strucção, que a 25 de Outubro deram prompto esse serviço.

De 13 de Outubro a 15 de Dezembro iniciou-se e concluiu-se a des-obstrucção e canalisação da Passagem do Mosquito.

Os estudos da cachoeira da Cruz tiveram de ser interrompidos, em consequencia do crescimento das aguas, havendo se procedido ahi a sond-gens na extensão de 1165 metros.

Experiencias feitas provaram a efficacia dos melhoramentos ex-ecutados para o calado de 0m,80.

O movimento de embarcações entre os portos de Jatobá e Joazeiro foi de 881 barcas e 86 paquetes, carregados com 8896 toneladas, havendo uma differença, para mais, de 17 paquetes e 112 barcas e 1137 toneladas sobre o anno passado.

Continúa a ser franca a navegação do canal do Sobradinho.

Havendo concedido a lei n. 126 B de 21 de Novembro do anno passado verba de 50 contos para melhoramentos do Rio Preto, affluente do Rio rande, no Estado da Bahia, tributario este navegavel do rio S. Fran-isco, foi commettido esse serviço por portaria de 31 de Dezembro á com-iissão de melhoramentos desse ultimo rio, augmentando-se o quadro do espectivo pessoal.

**Rio das Velhas e Alto S. Francisco** — Não tendo sido ossivel terminar as obras dentro do periodo da prorogação já obtida, ficou o overno, por decreto n. 118 de 5 de Novembro do anno proximo passado, utorizado a conceder prorogação do prazo por mais um anno, e a fixar ara ponto inicial da navegação — a Barra do Parauna, elevando-se de 90 150 contos a subvenção annual, durante todo o prazo do privilegio.

E' cessionaria hoje do privilegio desta navegação, concedida por ecreto n. 9964 de 6 de Junho de 1888, a « Empreza Viação do Brazil ».

**Rio Preto** (Estado do Rio de Janeiro) — Por decreto n. 741 de 2 de Setembro de 1890, houve privilegio por 10 annos Joaquim Barbosa os Santos Werneck, para o serviço da navegação por vapor no rio Preto, ntre as estações terminaes das estradas de ferro Santa Isabel do Rio Preto União Valenciana, obrigado o concessionario a effectuar a desobstrucção, e que carecer o rio para tornar-se navegavel em todas as estações do nno por vapores de pequeno calado.

Dados por promptos os trabalhos de conformidade com a respectiva oncessão, por decreto n. 702 de 28 de Dezembro de 1891 foram approvados ão só a planta das obras realizadas, como o typo do material fluctuante.

# POÇOS ARTESIANOS, AÇUDES E REPREZAS

## NOS ESTADOS DO PIAUHY E PARAHYBA

Da importancia do credito aberto por Decreto legislativo n. 96 de de Outubro de 1892 para o objecto de que trata esta rubrica foi posta disposição do respectivo Governador, que o solicitou, a parte que pelo itado Decreto coube ao primeiro daquelles Estados.

# AÇUDE DO QUIXADÁ

Continuam em construcção, segundo o projecto Revy, modificado pelo actual engenheiro-chefe, a barragem central de alvenaria e as barragens lateral-austral e do norte, ambas de terra soccada. Funccionaram as officinas de machinas, ferraria e serraria, além dos apparelhos para a fabricação da argamassa e do concreto.

Por portaria de 15 de Setembro foram expedidas novas instrucções para esta commissão, visto não corresponderem as antigas no todo as exigencias do serviço.

**Barragem central** — Convergiu a esta parte mais importante das obras o melhor dos esforços da commissão, correndo ella, porém, na medida da quantidade de cimento transportada pela via-ferrea de Baturité.

Executaram-se 20505,$^{m3}$8 de parede, sendo em alvenaria 8226,$^{m3}$80 ao preço de 13$078 por metro cubico e em concreto a 12279,$^{m3}$ a 12$333, não incluindo em um e outro caso o custo da pedra. Foram empregados 1311... kilogrammas de cimento. Até 31 de Dezembro media a muralha 25029,$^{m3}$8, restando, pois, para a sua conclusão cerca de 33000$^{m3}$.

**Barragem lateral-austral** — O revestimento de pedra secca a jusante desta parede cobre uma área de 3630$^{m2}$. Ficou concluido em fins de Fevereiro com a execução de 1544,$^{m2}$ no corrente anno. Despendeu-se ao todo a somma de 6:644$300, sendo, portanto, de 1$830 o preço do metro quadrado.

**Barragem norte** — Está recebendo um pesado revestimento ensosso com 4810,$^{m2}$ de área, que deve ficar concluido até fins do corrente mez. Durante o anno executaram-se delle 1450$^{m2}$, sendo a despeza de 3:934$850 e o custo da unidade, sem incluir o preço da pedra, de 2$714.

**Diversos serviços** — A extracção de 5343$^{m3}$ de pedra, transporte de 9270$^{m3}$ de areia do rio, a conservação de seis kilometros de estrada de rodagem e da linha ferrea auxiliar dos serviços. Além dos trabalhos das officinas outros fizeram-se, taes como preventivos contra enchentes do rio, reconstrucção de um deposito do almoxarifado, construcção

le dous pontos trigonometricos, montagem de um moinho de vento e um pequeno forno para fundição de bronze.

**Estudo dos terrenos a irrigar** — Limitavam-se em principio estes estudos aos terrenos situados á margem do rio Satiá até o kilometro 28, onde a exequibilidade de um systema de canaes não podia soffrer a minima duvida.

Reconhecido, depois, que havia mais proximo do rio terras de melhor qualidade, facilmente irrigaveis, mandou-se alargar aquella zona, sem a prolongar além do kilometro 17.

Até o fim do corrente mez devem ficar concluidos os referidos estudos.

Para evitar os estragos que as enchentes do rio Salgado, importante affluente do Satiá, podem produzir nas obras de irrigação, levaram-se os estudos até o valle daquelle rio para tomal-os em consideração no projecto.

**Trabalhos na bacia do açude** — Não era conhecida a bacia hydrographica do rio Satiá, acima do ponto onde está sendo reprezado.

Foram feitos já os estudos necessarios, e demonstram elles que a bacia hydrographica do açude é de cerca de 21000 hectares.

# PORTOS E CANAES MARITIMOS

## Melhoramentos dos Portos

Considero de toda a opportunidade convidar vossa attenção para este relevante assumpto, da attribuição exclusiva do Governo Federal.

Compenetrados da necessidade de melhorar os nossos portos maritimos, vestibulo e salão onde recebemos o estrangeiro e que primeiro o impressiona ácerca do nosso estado, além de ser o complemento indispensavel á viação do paiz e imprescindivel meio de entreter e fomentar o commercio tanto interno como externo, as relações internacionaes e boa parte das patrias, para elles teem todos os Governos, assim recentes como do regimen anterior, dirigido os seus cuidados. Estudos e projectos foram

elaborados, quer por profissionaes nossos, quer por estranhos, até especialmente contractados, entre os quaes verdadeiras notabilidades da engenharia.

Apezar dessa reconhecida premente necessidade e daquelle interesse, póde-se dizer, como expressão geral dos factos, que nada temos feito. A não serem os serviços que o Governo faz por si directamente ou paga á razão de tanto por obra ou no prazo, os commettimentos nesse sentido ainda não fructificaram, ou mal passaram dos bons desejos consignados. As mesmas garantias de juros, que excepcionalmente ao regimen das leis existentes foram concedidas, si ainda não pediram ao thesouro a effectividade dos encargos respectivos, não parecem prometter os bons effeitos que taes sacrificios procuraram assegurar.

As excepções que a esta regra geral abrem o caes de Santos e o porto da Fortaleza, no Ceará, quanto á realização das obras projectadas, estão bem longe de bastar a satisfazer a preoccupação do progresso do paiz e augmento da fortuna publica.

Pareceria deficiente para remuneração do capital necessario a tal destino o regimen das leis relativas ao melhoramento dos portos, no tocante ás vantagens que offerecem. Por ellas o rendimento do capital é affirmado em contribuições directas e especiaes do commercio, ou do consumidor por via deste.

As taxas autorizadas a cobrar pela lei de 1869 nem a propria mercadoria oneram, é certo, pois são apenas substitutivas do custo do trabalho, imprescindivel por qualquer fórma e actualmente em geral feito por botes e saveiros, do transporte dos volumes dos navios para a terra. Pedem todavía uma situação mais prospera e mais franca e decidida procura de collocação de capitaes.

O complemento, que a lei de 1886 faculta, para a renda do capital attingir ao limite de seis por cento ao anno, dá mais segurança e attrahe melhormente o capital desconfiado; mas os resultados da sua applicação ainda não corresponderam á expectativa para a effectividade dos melhoramentos.

Si tomarmos para exemplo o porto do Rio de Janeiro, que mais altamente está clamando pelo apparelho compativel com a sua importancia com-

mercial, veremos confirmado esse conceito. A concessão para as obras projectadas pelo engenheiro inglez James Brunlees goza das vantagens que ambas as alludidas leis facultam, menos a quota de um por cento do valor da exportação, supprimida no contracto da sua transferencia.

Dando de mão, sómente para pôr em mais flagrante evidencia o facto, ao producto das taxas de docas e armazenagem, que aliás constitue o melhor do rendimento, este fica-lhe assegurado e superiormente a oito por cento ao anno para as obras propriamente do porto com os accessorios necessarios, unicamente pela quota de 2 % do valor da importação. Como sabeis, a importancia do orçamento dessas obras é de 39.604 contos ao todo: sendo 31.159 contos para as docas e armazens, 3600 contos para edificios em terra e administração e 4845 contos para uma estrada de ferro elevada desde a estação da « Central do Brazil » até os caes e para as linhas de serviço.

Ora, o valor da importação desta Capital, segundo a estatistica publicada da sua Alfandega, regula melhor de 150 mil contos por anno.

Obra é, portanto, o melhoramento do porto do Rio de Janeiro, que bem pudera o Governo Federal executar administrativamente, organizando plano seu, restricto na sua gradual execução ás necessidades occurrentes, mas previdente do futuro, medeante um serviço de apolices amplamente garantido pela renda e a que com a certeza da pontualidade e a seriedade do commettimento não faltariam tomadores, principalmente entre os mesmos a quem mais o melhoramento aproveita. Este, ou qualquer outro meio que parecer conveniente, e poderia servir de typo á execução de obras em outros portos em condições semelhantes, ainda que não tão fartas, viria sem risco algum do credito ou da riqueza publica assegurar a satisfação de uma necessidade palpitante do commercio e dos viajantes, e desaffrontar-nos de um parallelo, nesse genero, com vizinhos, em que não levamos a palma.

Foi o tempo, em que contentava a navegação um bom e abrigado ancoradouro, bem o conheceis. Hoje o navio exige acostamento e descarga rapida. Não valêram, de certo, os sacrificios que demanda a grande velocidade, si ao vapor atracado não acudissem promptamente potentes e

perfeitos machinismos a desembaraçal-o da carga e pol-o em pé de continuar a sua derrota. O passageiro, fatigado dos esforços feitos ao sacudir das ondas, olha desgostoso, comquanto resignado, o novo intermediario ainda embarcação, em que tem de metter-se para alcançar o desejado repouso em terra ; a sua aspiração, que todos os povos buscam satisfazer, é passar immediatamente do navio á terra, da coberta ao caes. Com a satisfação dessas e de outras apparentemente comesinhas, mas muito justas e muito sentidas necessidades, fomentaremos o commercio e daremos incremento ás nossas relações.

Não nos anima a phase economica que atravessamos a emprehendimentos de exito siquer de leve de presente duvidoso, ainda com a certeza de um futuro remunerador. Mas onde uma renda calculada com seguros e positivos dados da estatistica official affirma o juro e a amortização. condemnavel seria trepidar em dotar o paiz com tal melhoramento.

---

A concessão para as obras projectadas no porto do Rio de Janeiro pelo engenheiro Brunlees foi feita por decreto n. 10.372 de 28 de Setembro de 1889. Teve os prazos de um anno para começo das obras e de oito para a sua conclusão, sob pena de caducidade.

Ainda contado o prazo a partir da transferencia da concessão, permittida em Abril de 1891, duas vezes um anno está passado sem que *das obras* haja ainda uma fundação *começada*, ao menos.

Prestou-se o Ministro da Fazenda de então a bater a estaca inaugural. mas certamente convicto de que o seu respeitavel concurso augmentaria o empenho pela effectividade da concessão, trazendo á patria mais depressa o desejado beneficio. Infelizmente falharam os seus bons desejos.

Este Ministerio tem negado deferimento a nada menos de quatro pedidos de concessão de melhoramentos neste porto com o principal fundamento economico de não convir, abrindo uma concurrencia desnecessaria, pôr em risco os capitaes aggremiados para as concessões já feitas, bastantes. e sobejas, para as necessidades actuaes.

Sabeis que, além da concessão a que ha pouco referi-me, ha tambem

em andamento a do caes corrido desde o Arsenal de Marinha até a Ponta do Cajù.

Quanto aos projectos de obras atravessadas ao canal entre as ilhas das Enxadas e das Cobras, além do fundamento acima apontado, tiveram contra si pareceres dos profissionaes, pela sua influencia no regimen das correntes maritimas em logar tão importante do porto e da bahia.

---

Julgo, pois, chegada a occasião, Sr. Presidente, de ser o Governo habilitado a construir os melhoramentos do porto do Rio de Janeiro.

## Inspectorias dos Districtos

### 1° Districto

**Pará.**— Pendem de informação algumas propostas de melhoramento deste porto, cujas condições actuaes não satisfazem ás exigencias do seu grande movimento. E' necessario, para não empecer o natural desenvolvimento do seu florente e futuroso commercio, não sò olhar ás conveniencias dos navios que o frequentam, mas tambem provel-o de meios rapidos e commodos de carga e descarga, de armazens e outras construcções, compativeis com a sua importancia.

**Maranhão** *(Porto)*. — Os trabalhos executados no porto de S. Luiz do Maranhão, durante o anno findo, constaram da dragagem do porto e da construcção do caes da Sagração, serviços contractados com a Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão por decreto n. 380 de 6 de Junho de 1891 e fiscalisados pela Inspectoria do districto.

Pelas obras realizadas recebeu a companhia contractante a importancia de 100:000$ em prestações trimensaes, de conformidade com o supracitado decreto, havendo sido retidos 5 % dessas quantias, de accordo com a clausula IV do seu contracto.

*Melhoramentos dos rios*.— Nenhum serviço alli se executou.

**Piauhy.** — A commissão de estudos do porto da Amarração, organizada em Julho do anno findo, foi dissolvida por conveniencia do serviço

em 31 de Dezembro ultimo, ficando parte do pessoal addido á séde da Inspectoria, para ser aproveitado na reorganização, que deve ter logar em Julho ou Agosto do corrente anno, a épocha mais apropriada.

**Ceará.**— As obras do porto da Fortaleza, que por contracto approvado pelo decreto n. 8943 A de 12 de maio de 1883 achavam-se a cargo da « The Ceará Harbour Corporation, limited », estiveram durante o anno findo de todo paradas, havendo-se esgotado o prazo para a conclusão das obras e garantia de juros de 6 % em 31 de Dezembro de 1891, conforme o decreto n. 1001 de 13 de Novembro de 1890.

Sómente a 23 de Agosto de 1892, de accordo com a lei n. 48 de 7 de Junho do mesmo anno e por decreto n. 1022 daquella data, foi innovado o contracto de 1883.

Firmada nos actos referidos, a « Ceará Harbour Corporation, limited », solicitou e obteve autorização para levantar £ 200.000, por conta do accrescimo de capital concedido para a continuação das obras, devendo-se, porém, verificar opportunamente si o capital primitivo já foi todo applicado.

Em virtude da autorização constante do art. 6° n. VI da lei n. 126 B de 21 de Novembro do anno passado, pagaram-se áquella companhia os juros garantidos, na fórma de seus contractos, no periodo decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1892, depois de assignado nesta secretaria o termo de renuncia desses juros por igual periodo no fim dos prazos das garantias.

## 2° Districto

**Rio Grande do Norte.**— Os melhoramentos de que urgentemente carece o porto do Natal terão de ser encetados, uma vez feita a rectificação do projecto definitivo e recebido o material já encommendado na Europa.

**Parahyba do Norte.**— Aguardando a chegada do material encommendado na Europa, afim de começar a dragagem imprescindivel desde já, proseguiram os estudos systematicos necessarios ao perfeito conhecimento do regimen do porto e segundo os quaes terá de ser assentado o projecto completo e definitivo das obras de melhoramento, já esboçado.

Sem taes estudos, nenhuma construcção póde ser executada sem risco dos creditos e dos capitaes do paiz.

O serviço de mais urgencia a attender-se é a dragagem do banco da Sororoca, pelo perigo que constitue para as embarcações. A esta hora já devem ter chegado á Parahyba uma draga, dous batelões e um rebocador.

**Pernambuco.** — Na séde do districto, Recife, tiveram regular andamento os serviços immediatamente a cargo da Inspectoria.

Na parte interna do estuario foram dragadas 65.441 toneladas de areia, despendendo-se com esse serviço 44:093$343.

Desde Agosto ultimo acham-se interrompidas as obras de melhoramento do porto, contractadas a 20 de Fevereiro de 1889, em consequencia do decreto n. 10.157 de 5 de Janeiro desse anno com José da Silva Loyo Junior e Antonio João de Amorim, segundo as bases do edital de 12 de Setembro de 1887.

Os trabalhos, inaugurados a 20 de Agosto de 1890 pela Empreza de Obras Publicas no Brazil, na qualidade de representante dos concessionarios, consistiram na installação de officinas e de machinismos para execução das obras, pontes de desembarque para o material, abertura da rua em continuação ao caes da Companhia Pernambucana e dragagem, até o fim de Julho do anno passado, na corôa dos Passarinhos. Até o fecho de 1891 foram ahi excavados 33.214$^{m^3}$,000 e no decurso do anno findo, até Julho, 105.250$^{m^3}$,974.

Com a suspensão de todas as obras, começou o porto a obstruir-se, chegando a crear difficuldades á navegação. Surgindo por tal estado reclamações de todos os lados, foi expedido o aviso n. 300 de 5 de Dezembro ultimo á Empreza de Obras Publicas, representante dos concessionarios, para ter cumprimento o disposto na clausula VII do respectivo contracto, marcando prazo para iniciar o serviço de dragagem no porto, sob pena de mandar fazel-a o Governo por conta da caução depositada pelos contractantes como garantia da fiel execução do contracto.

Anteciparei que não havendo produzido effeito essa intimação e continuando as queixas e pedidos de providencias, já por parte do Governo estadoal, já da Capitania do Porto e do commercio daquella cidade, en-

tendeu o Governo lançar mão do recurso que lhe facultava o disposto na clausula XXI combinada com as clausulas II e VII, e por intermedio do Ministerio fez expedir á empreza representante o seguinte aviso :

« Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, Directoria Geral das Obras Publicas — 1ª Secção — Rio Janeiro, 7 de Março de 1893.

Tendo finalisado em 5 de Janeiro ultimo o prazo de 30 dias, fixado por aviso de 5 de Dezembro do anno passado a essa empreza, para, na qualidade de procuradora dos concessionarios das obras de melhoramento do porto de Pernambuco, dar execução ao que dispõe a clausula VII das que baixaram com o decreto n. 10.157 de 5 de Janeiro de 1889, e não havendo até o presente a mencionada Empreza providenciado nesse sentido, deliberou este Ministerio, de conformidade com a citada clausula, expedir ordens terminantes, afim de que se proceda á dragagem necessaria para manter em toda a extensão do porto a profundidade adquirida pela dragagem anteriormente feita, por conta da caução depositada no Thesouro Nacional pelos alludidos concessionarios.

Saude e Fraternidade — *A. P. Limpo de Abreu* — Ao Sr. Director Presidente da Empreza de Obras Publicas no Brazil.

Para cumprir as ordens consequentemente expedidas, tem, porém, a Inspectoria do respectivo districto maritimo encontrado difficuldade na obtenção do material necessario. Este Ministerio estuda os meios de fazer desapparecer esses obstaculos.

**Alagôas.**—Os planos e orçamento para as obras de melhoramento do porto de Jaraguá, de que por decreto n. 991 de 8 de Novembro de 1890 é concessionaria a « Companhia Industrial e de Construcções Hydraulicas » foram approvados, com modificações, pelo decreto n. 808 de 4 de Maio do anno proximo passado, e o capital fixado na importancia maxima de 17.415:310$337, ficando claramente estipulado que, durante a execução das obras, poderão ser taes planos modificados, si estudos ulteriores aconselharem essa conveniencia. A companhia cessionaria deve brevemente dar começo á execução das obras.

## 3º Districto

**Sergipe** — Em Março do anno findo, por motivos differentes, foram suspensos os trabalhos de campo para melhoramento da barra de Cotinguiba e juncção de varios rios, cessando em Agosto todos os estudos, ainda incompletos.

Foram estudados os melhoramentos nos rios Pomonga e Japaratuba e seu canal de juncção, ficando por concluir os estudos do Rio Santa Maria e por fazer os do rio Siriry e da barra do Cotinguiba.

Sendo de 16 de Agosto de 1890 o contracto para aquellas obras, de um anno o prazo para organização da companhia e de dous annos o da apresentação dos estudos, sob pena de rescisão, é de crer que até 16 de Agosto proximo futuro sejam apresentados estes á approvação do Governo.

**Bahia** — A « Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia », transformada actualmente em Companhia Internacional de Docas e Melhoramentos no Brazil, cessionaria do contracto consequente do decreto n. 1233 de 3 de Janeiro de 1891 para a execução das obras, tendo iniciado os estudos respectivos a 26 de Agosto de 1891, submetteu os planos e orçamentos á approvação do Governo a 19 de Julho do anno proximo findo.

Por decreto n. 1143, de 22 de Novembro, foram elles approvados e o capital fixado na importancia de 33.599:347$000, ficando dependente da approvação dos Ministerios da Marinha e da Guerra o traçado em planta do quebramar exterior, que no projecto começa no Arsenal de Marinha e passa pelo forte S. Marcello, na parte que interessa directamente áquelles estabelecimentos nacionaes.

## 4º Districto

**Rio de Janeiro** — O projecto, já approvado, do caes entre a Ponta do Cajú e a Prainha, concedido á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil por decreto n. 849 de 11 de Outubro de 1890 e cujos trabalhos foram inaugurados em Janeiro seguinte, obteve modificação pelo decreto n. 960 de 30 de Julho de 1892.

Apresentou aquella empreza concessionaria os planos da 1ª secção, dentro do prazo marcado, mas não obtiveram elles approvação, sendo-lhe fixado novo periodo para apresentar estudos mais completos.

As obras de melhoramentos entre a ilha Fiscal e o littoral da cidade, concedidas por decreto n. 10.372 de 21 de Setembro de 1889 e projecto do engenheiro James Brunlees, já approvado, nada adeantaram depois dos

trabalhos de installação. Foi submettido ao Governo um plano de obras provisorias pela Companhia de Obras Hydraulicas no Brazil, cessionaria do contracto respectivo por transferencia decretada a 11 de Abril de 1891.

Aos capitaes necessarios para a execução da ultima dessas obras não fallece entretanto renda com os meios facultados na concessão.

Rege-se ella, com effeito, pelas leis de 1869 e 1886 referentes ao assumpto; pela primeira dispõe das taxas cobraveis pelos serviços de docas e armazens, e pela segunda póde haver até 2 % do valor da importação, si preciso fôr. Só esse recurso complementar da porcentagem sobre o dito valor, o qual orça por cerca de 150.000:000$, per si dá mais de 8 % de juros á somma em que a obra do porto está computada.

### 5º Districto

**S. Paulo.**—PORTO DE SANTOS.—Prosegue a execução das obras contratadas para melhoramento desse porto em virtude dos decretos ns. 9979 de 12 de Julho de 1888, 10277 de 30 de Julho de 1889 e outros subsequentes, e cujos concessionarios acham-se incorporados sob a denominação de « Companhia Docas de Santos ».

Inaugurado a 2 de Fevereiro o trafego provisorio no trecho construido de caes entre o antigo Arsenal de Marinha e a Alfandega, na extensão de 200 metros, depois de concluido o aterro correspondente e feita a dragagem que lhe permitte offerecer accostamento com a profundidade de sete metros na baixa-mar de aguas vivas ordinarias, limitaram-se os trabalhos da primeira quadra do anno a mais a galeria para esgoto de aguas pluviaes e os alicerces do armazem n. 1, em razão da sahida dos operarios para serviços mais altamente remunerados.

Lenta foi a sua continuação até o fim do primeiro semestre.

Para remover uma das difficuldades com que luctava o Estado de S. Paulo para as necessidades do seu commercio, pela insufficiencia de meios de transporte e de prompta descarga e de armazenagem para as mercadorias, a 15 de Julho, e por decreto n. 942 de 1892, foi innovado o contracto relativo a essas obras, concedendo-se prolongamento do caes até os Outei-

nhos e ficando o capital elevado a 14.627:194$707, com a obrigação de arem os concessionarios prompto dentro de seis mezes o caes até a ponte ova da *S. Paulo Railway Company*, sob pena de multa na importancia e 500:000$000.

Em consequencia receberam os trabalhos um grande impulso, augmenındo-se consideravelmente os meios de acção e trabalhando-se tambem à oite.

Do relatorio do engenheiro fiscal, o inspector do respectivo districto ıaritimo, que encontrareis nos annexos sob a letra **K**, consta o como rocuraram desempenhar-se os concessionarios.

O aterro ao longo do littoral adiantou-se por cerca de 400 metros com argura de 5 a 25, até uns 20 metros além da frente da estação da *S. Paulo Railway*, parando, porém, *ex-vi* de embargo judicial.

Para o levantamento de tal embargo, posto pela *S. Paulo Railway* ara *manutenção de posse*, recorreu este ministerio ao da Justiça, contando só ha pouco ter sido levado a effeito.

A dragagem que acompanha o aterro chegou ao largo dos Gusmões, e ı caixão das fundações, adiantando-se mais 200 metros, ficou dragado e staqueado em 263.

Do monolitho de concreto que faz a base do muro fizeram-se 213 netros corridos, e de muro de caes 130, além de 37, tambem corridos, nuito adiantados.

Os volumes da dragagem e do aterro têm excedido muito os do projecto levido á maneira como vai o contractante assegurando a solidez da obra.

O serviço total de dragagem até hoje obtido é de 206.616 $^{m^3}$.

O armazem n. 1 foi acabado em Setembro e quasi ficou concluida a rimeira parte do n. 2 ao encerrar-se o anno, com o calçamento entre elles o muro do caes, e duas linhas ferreas de $1^m$,60 de bitola e seus desvios.

Concluiram-se a galeria de esgoto de aguas pluviaes entre a rua Martim Affonso e a Alfandega e o boeiro do Carmo.

São estas as quantidades do trabalho executadas durante o anno :

No caes propriamente dito : 61.530$^{m^3}$ de aterro e 53.505 de dragagem geral, 260 metros lineares de caixão dragado com o volume de 2.835 metros

de dragagem ; 1.253 estacas cravadas nas fundações, 7.118$^{m3}$ de concreto, 358,5 de cantaria, 1.282 de alvenaria e 15.146 de enrocamento.

Nas galerias e armazens : 1.824$^{m3}$ de excavação, 88 estacas de fundação, 286$^{m3}$ de concreto e 1.225$^{m3}$ de alvenarias.

Os concessionarios dos melhoramentos augmentaram consideravelmente o seu material de serviço e de officinas e construiram uma officina especial para reparações do seu trem rodante.

Canal de Iguape. — Nesse canal os serviços correm por administração, dirigidos pela Inspectoria do 5° districto de portos e canaes maritimos, a que pertencem. Ao mesmo tempo que se iam fazendo os estudos necessarios para um projecto definitivo de melhoramento do canal, executavam-se obras parciaes em qualquer caso convenientes, ou a serem systematisadas com as definitivas, ou a actuarem separadamente na manutenção da secção de vazão.

No começo do anno trabalhou-se no revestimento do leito do canal proximo ao porto da Ribeira, constituido por uma faixa de 30 metros de largura de colchões de fachina carregados de pedra. Essa obra tinha por fim restringir a secção de vazão e servir de base á barrage, si se houvesse de construil-a. Ficou tambem ahi então concluido o revestimento das margens.

A despeza effectuada em 1892 com esses revestimentos foi de 1:936$575, o que eleva a 11:883$922 a despeza com a obra toda.

A enchente de Março tornou necessario revestir-se a margem esquerda por 100 metros de extensão e a direita por 60, com colchões de fachina e enrocamento, importando esses trabalhos em 10:014$438, sendo 1:671$6[illegible] com pessoal.

Os estudos do regimen do rio Ribeira, feitos entre a bifurcação do canal e o Oceano, mostraram inconveniente a barrage do canal, pois traria ella como consequencia a inundação de casas e lavouras marginaes por occasião das cheias, reproduzindo-se pelo menos os phenomenos anteriores ao rasgamento do canal.

Por esse motivo proseguiu o revestimento das margens, sendo attendido em primeiro logar o trecho denominado Sacco do Lourenço. As despezas com os trabalhos ahi executados elevaram-se 1:878$863.

Fizeram-se reparações nas obras construidas junto ao porto da ibeira, as quaes, assim como os do leito, desde Março conservaram-se ·rfeitas.

Construiu-se um estaleiro para fabricar os colchões de fachina, e le-ıntaram-se plantas do canal, proximo á cidade de Iguape, e duas vezes › anno a do local do revestimento do leito, importando esses estudos n 345$125.

Porto de S. Sebastião. — Para bem conhecer as condições actuaes esse porto, que com o de Cananéa procuravam pôr em communicação com interior estradas de ferro concedidas no intuito de melhorar as circum-ancias do Estado de S. Paulo no que respeita aos transportes, e ao melho-ımento do qual se apresentavam pretendentes, a Inspectoria procedeu a studos. Por elles conheceu ella que para completar as excellentes condi-ões naturaes, de que é dotado o porto de S. Sebastião, bastará fazerem-se bras relativas á carga, descarga e armazenagem, pois possue entrada ranca e ancoradouro seguro e abrigado.

A enseada comprehendida entre a cidade e a ponta do Araçá parece-lhe situação mais conveniente ás obras.

**Barra do Icapara e Canal do Varadouro.** — 'oram concluidos os estudos relativos á concessão feita por decreto n. 684 e 23 de Agosto de 1890 e de que é cessionaria o Companhia Industrial e e Construcções Hydraulicas por decreto n. 998 de 12 de Novembro do nesmo anno.

Esses melhoramentos têm por fim a navegação interior entre o Mar 'equeno, onde se acham situados os portos de Iguape e Cananéa, e a bahia le Paranaguá.

**Porto de Paranaguá.** — Emquanto aguardava a chegada do naterial de dragagem encommendado na Europa, a Inspectoria fez estudos nais amplos e minuciosos nesse porto. Julga, á vista de taes estudos, que o 'orto d'Agua e a Costeira, em uma extensão de 1.500 metros, prestam-se ı construcção de obras para a carga e descarga das mercadorias, e organisa › projecto, que lhe parece póde ser levado a effeito sob o regimen da lei ı. 1746 de 13 de Outubro de 1869.

**Porto do Desterro.** — Limitou-se o serviço á continuaçã de observações emquanto não chegava o material de dragagem encommendado. Os melhoramentos projectados pela Inspectoria consistem na abertura de um canal atravez do banco do Taboleiro.

**Porto da Laguna.** — Pela respectiva concessionaria, a Companhia Industrial e de Construcções Hydraulicas, foram apresentados approvação do Governo, e esta obtida com modificações, os planos e orçamento das obras de melhoramento deste porto. A respectiva concessão feita por decreto n. 1034 de 14 de Novembro de 1890 sob o regimen das leis ns. 1746 de 13 de Outubro de 1869 e 3314 de 16 de Outubro de 188[illegible] goza da garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos.

---

A despeza com os serviços da Inspectoria importou em 92:047$[illegible] assim distribuida:

| | |
|---|---|
| Direcção geral do districto. . . . . . . . | 21:291$869 |
| Secção dos portos de S. Paulo. . . . . . . | 40:957$095 |
| » » » » Paraná e Santa Catharina . | 29:798$510 |

Ficou, pois, dos creditos votados na importancia de 384:083$517, saldo de 292:036$043 devido a não ter sido levada a effeito a barragem de Iguape nem executada a dragagem dos portos do Desterro e Paranaguá: aquella por abandono do projecto e estas por não haver chegado o material encommendado para isso na Europa.

Para 1894 orça a Inspectoria os serviços em 344:972$, ou 314:972$ deduzidas as quotas das companhias fiscalisadas.

## 6º districto

Obras de melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul, parte administrativamente feitas, parte contractadas, cabendo ao Governo dirigir e fiscalisar a sua execução; conservação do porto maritimo e melhoramento dos canaes interiores do mesmo Estado, além da fiscalisação de estudos do porto das Torres, são os trabalhos de que se achou incumbida a Inspectoria deste districto no decurso do proximo concluso anno.

E' empreiteira das obras da Barra em segundo logar indicadas a ›ciedade Anonyma Franco-Brazileira de Obras Publicas, por contracto lebrado em 13 de Setembro de 1890. *Ex-vi* de clausula contractual, os abalhos deviam ser encetados a 13 de Janeiro do anno seguinte, mas atè ;ora obra nenhuma de molhes ou revestimento ha executada, apezar de r a administração continuamente procurado dar-lhes andamento.

As construcções e serviços preparatorios, que a *Sociedade* alli iniciou teria necessidade imprescindivel de concluir, como de estabelecer outros, ıaes vias-ferreas, desembarcadouros, fachinaes, pedreiras, etc., não reram seguimento, e, a despeito do additivo que obteve ella ao seu ›ntracto em Setembro de 1892, assaz favoravel aos seus interesses, ficaram ›andonadas as casas de taboas alli construidas, o trapiche começado e a .ontagem de chatas e de outro material de ferro.

Resolvida por arbitramento, segundo estatue o alludido contracto, sua pretensão ao pagamento dos serviços em ouro ao cambio de 27 .nheiros por mil rèis, e continuando paradas as obras, foi a *Sociedade* de ›vo intimada a cumprir as obrigações por que se vinculou a 13 de Setem-:o de 1890. A sua resposta, em data de 28 de Dezembro, foi de natureza desilludir os patrioticos desejos de realização dos melhoramentos proje-;ados, mediante o contracto existente.

Assim, apoz dous annos de constantes negociações em pura perda para ›nseguir aquelle *desideratum,* nenhum alvitre digno e efficaz resta, que 'ovidenciar peremptoriamente para que as obras entrem em execução, de ;cordo com o contracto já additado e não soffram mais interrupção, ou tenha natural consequencia prevista na lei entre os contractantes a falta de ımprimento das obrigações contrahidas ; de maneira que, por um ou por ıtro modo, possa vir a tornar-se effectivo o melhoramento da Barra do io Grande, necessidade vital e inadiavel daquelle operoso e patriotico stado.

Por seu lado, entretanto, para aproveitar as favoraveis condições da arra e attenuar em certo modo as consequencias de proxima futura ıudança do canal, tratou a Inspectoria de pôr em execução plausiveis ıeios de actuar sobre os bancos mais proximos. Fixando com plantação

adequada as areias do Pontal de Leste, conseguiu que elle se prolongasse pelo mar dentro, fazendo obra de molhe, a proteger as correntes interiores da influencia dos ventos de NE., e promoveu o seu alteamento por cercas de juncos e fachinas.

Com esses trabalhos de fixação despendeu-se 1:921$000 sobre uma área de 192 hectares.

Encetou-se tambem o revestimento da margem Oeste do canal do Norte, ou protecção, desde 10 metros abaixo até 1m,50 acima da baixa-mar ordinaria e longa de 8000 metros, constituida de fachina sobrecarregada de pedras.

A despeza total com esse revestimento e seus preparativos em 18.. foi de 175:744$827.

Para o pessoal encarregado das obras, fiscalisação da sociedade empreiteira, estudo dos bancos da barra, plantações etc., foi necessario edificar casas, escriptorio, trapiches, etc.; custando taes serviços a quantia de 28:174$770.

Para as obras dos molhes e instituição dos differentes serviços da Sociedade e da commissão foram desapropriados alguns terrenos, na importancia de 302$834.

Durante todo o anno houve franca navegação atravez da barra do Rio Grande do Sul até o calado de 14 ½ pés ou 4,40 metros, tendo havido embarcações de maior calado que a passaram.

O canal de navegação conservou-se sem alterações notaveis ao rumo constante de SSO.

**Porto do Rio Grande** — Com o deficiente material de serviço da Inspectoria, a dragagem fez-se apenas onde mais se accusava a sua necessidade. Escassa é a profundidade do porto em geral, carente de dragagem e reclamando a regularidade, que lhe advirá da continuação das estacadas do caes da cidade, por sua vez já insufficiente.

Sobre ser limitado, só a 4 metros da baixa-mar alcançava esse aquelle material, e assim, navios de calado superior, tendo já em outro tempo entrado, viram-se na dura contingencia de alliviar longe do porto a carga, onerando-a de despezas ainda mais.

A' execução das estacadas devia necessariamente preceder o levantamento da planta, para discriminação dos terrenos de marinha.

Para conservação do porto e seus canaes de accesso dragaram-se 667 metros cubicos, elevando-se os gastos com dragagem, balisamento, paração das estacadas, plantas dos terrenos de marinha, etc., a :259$000.

**Navegação do Interior** — Ao canal da Feitoria, de 5000 ɔtros de extensão, apenas faltam 198 metros para completo acabamento ó a Lagôa dos Patos, com 45 metros de largura e tres de profundade.

·Funccionaram nesse canal duas dragas de alcatruzes até Agosto, mez n que o Governo estadoal, tendo deliberado chamar á sua economia a 'agagem dos canaes do interior,estabelecendo a cobrança de taxas sobre a ıvegação e organizando commissão especial, requisitou uma, assim como ıtros navios, de sua propriedade, utilisados pela Inspectoria.

Essa reducção do material demora duplamente os trabalhos, por dimiuir a excavação e porque mais crescerá o banco para a Lagôa, segundo o fez por mais de 120 metros em 15 mezes.

A dragagem dos 83.920 metros cubicos da Feitoria, plantas, balisaento, etc., importaram em 99:309$000.

**Rio Jaguarão** — Os serviços executados para melhoramento ɔste rio consistiram em dous guias-corrente,um abaixo do caes da cidade, ɔm 360 metros de comprimento, contra o baixio do *Castelhano* e outro de 40 metros, no baixio do Periquito ; dragagem no baixio do Castelhano ɔr 1220 metros de canal ; destruição de rochedos ; balisamento por 16 ɒias de ferro e remoção de um paredão. Despenderam-se 42:933$000.

**Balisamento** — Esteve ao cargo da Inspectoria o balisamento is Lagôas dos Patos e Mirim até a barra, o que ella realizou, por meio mangrulhos de ferro e boias de madeira ou de ferro, pela importancia 3:000$. Construiu-se tambem um edificio para fabrica do gaz Pintsch, m que se illuminarão as boias e balisas, e fizeram-se outros serviços nores.

E' de primeira ordem o balisamento projectado, e conforme ás recom-

mendações do Congresso de Washington. Haverá na barra boias com sino e luz, facultando a entrada á noite.

Com esses trabalhos gastou-se a quantia de 101:080$343.

Para habilitar-se aos trabalhos que lhe cabem, adquiriu a Inspectoria duas possantes dragas de sucção com demolidores, uma americana e outra franceza, podendo ambas fazer descarga a 350 metros de distancia e 3m,50 de altura e até 12 metros de profundidade, quatro batelões de ferro a vapor, cinco sem motor, um rebocador e tres lanchas pequenas, despendendo 1.017:663$353, incluida a construcção da officina de montagem e de reparação desse e de qualquer outro material.

Com reparações grandes e pequenas,do material naval existente, contada a acquisição de caldeiras, etc., fez-se a despeza de 79:243$000.

A communicação do escriptorio central com a Barra por telephone custou 2:735$256.

Fez ainda a Inspectoria plantas geraes e parciaes e observações dos phenomenos que lhe importam, conseguindo a previsão do estado do tempo com até 30 horas de antecedencia.

Estes serviços importaram em 1:666$230.

**Porto das Torres** — A fiscalisação da Inspectoria teve que limitar-se á inspecção local, por falta de verba.

**Canal de Porto Alegre á Laguna** — A companhia cessionaria fez estudos na parte que respeita ao 6º districto de portos maritimos.

## CORREIO GERAL

De accordo com o decreto n. 1142 de 22 de Novembro de 1892, que deu regulamento á Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, e de conformidade com o § 20 do art. 6º da lei n. 126 B de 21 de Novembro do citado anno, que fixou a despeza geral da Republica para o exercicio de 1893, passou a este Ministerio o serviço desta rubrica.

Digno de nota ha sido o accrescimo dos serviços e do movimento desta Repartição.

A convenção de Vienna em 1891, dando maior latitude ás attribuições postaes no intuito de facilitar e estreitar as relações internacionaes, concorrendo para a confraternisação geral, impõe-lhe encargos novos e maior exactidão e cuidados no cumprimento dos seus deveres.

Prestêza, pontualidade e exacção são qualidades indispensaveis ao serviço postal e que demandam perfeita organisação, accommodações amplas e pessoal habil e correcto.

Signatarios de convenções universaes celebradas para melhorar o serviço dos Correios, temos de honrar a participação brazileira elevando o nosso Correio Geral ao gráo que exige o desempenho das suas funcções.

**Renda** — A sua renda actualmente conhecida attingiu a 3.381:181$820 e a desconhecida é computada em 205:707$819. O total, portanto, elevando-se a 3.889:638$000, excede de 905:417$183 o respectivo orçamento e de 469:178$353 a renda em 1891, que foi de 3.120:711$285.

De todas as administrações postaes a que mais se tem avantajado ultimamente, sendo por isso digna de menção especial, é a de S. Paulo.

No exercicio a que se refere este relatorio a sua renda quasi igualou a da Capital Federal, e não é improvavel excedel-a no corrente anno. Tendo esta capital rendido 955:650$525, produziu a administração postal de S. Paulo 938:816$660.

A correspondente despeza da repartição, já conhecida, foi de 5.102:135$971, computando-se a desconhecida em 100:000$, e sendo a que deixou de ser paga até 31 de março avaliada em 150:000$, o total sobe a 5.352:135$971.

**Inspecção** — O director geral dos Correios nomeou uma commissão para inspeccionar a administração de S. Paulo, e, nos termos do § 6º do art. 65 do Regulamento Postal, designou empregados para o serviço no lazareto da Ilha Grande, por occasião de começarem as quarentenas impostas ás procedencias de portos declarados suspeitos e bem assim encarregou outros funccionarios de inspeccionarem as agencias do Estado do Rio de Janeiro.

**União Postal Universal** — A convenção relativa á permuta de pequenos volumes (*colis postaux*), e os demais accordos firmados em Vienna em 4 de Julho de 1891, foram approvados por decreto n. 67 A de 28 de Julho de 1892, e por aviso de 10 de Novembro foi a Directoria Geral dos Correios autorizada a executar as disposições da convenção principal que não dependessem de augmento de pessoal ou de despeza.

Nos termos do compromisso firmado pelo nosso plenipotenciario no respectivo Congresso, a convenção sobre pequenos volumes e os diversos accordos serão postos em execução á proporção que o nosso Correio esteja habilitado com os necessarios recursos; o que depende do Congresso Nacional.

**Conducção de malas** — Este serviço tem tido crescido desenvolvimento, não só pela creação de novas agencias, como tambem para prompta e regular entrega da correspondencia. Para esse fim foram expedidas pela Directoria Geral dos Correios diversas ordens.

Attendendo a uma nota da legação ingleza, determinou-se que as malas destinadas áquella legação e conduzidas pelos paquetes das companhias « Royal Mail » e « Pacific Mail » fossem entregues ao representante do respectivo chanceller na agencia das mesmas companhias.

De accordo com a proposta do Ministerio dos Correios e Telegraphos da Italia fizeram-se, pela conveniencia do serviço, algumas alterações no trabalho de expedição de malas para os correios italianos.

**Projecto de reforma** — Tendo em vista o grande desenvolvimento que se tem operado nos serviços postaes e não o satisfazendo *in totum* o Regulamento vigente, foi apresentado ao Congresso Nacional um projecto de reforma para os correios, e acha-se ainda pendente de deliberação. Esse projecto, embora os serviços dos novos accordos do Congresso Postal em Vienna já estejam por elle regulamentados, tem em vista não só crear novas secções e adquirir o pessoal sufficiente, como tambem harmonisar varias disposições, levando a todo o Brazil as vantagens resultantes da execução de taes serviços.

**Edificio.** — Attenta a importancia do serviço postal, sempre crescente, e não dispondo o actual edificio onde funcciona a repartição

de accommodações necessarias para as exigencias do trabalho, torna-se preciso retirar a Caixa da Amortização da parte que occupa no edificio do Correio, ou então funccionar o Correio em outro predio que melhor se preste ás suas multiplas attribuições.

A correspondencia nacional portada na Directoria Geral attingiu ao numero de 3069107, a distribuida a 479280, e a em transito a 564400.

A correspondencia internacional portada na Directoria elevou-se a 1580701, a distribuida a 2434054 e a em transito á 1462740.

A correspondencia portada na Capital Federal e Estado do Rio Janeiro foi a seguinte :

| | |
|---|---|
| Paizes estrangeiros . . . . . . . . . . . | 1667349 |
| Interior da Republica. . . . . . . . . . | 13210403 |
| | 14877772 |

A distribuida foi :

| | |
|---|---|
| Paizes estrangeiros . . . . . . . . . . . | 2495044 |
| Interior da Republica. . . . . . . . . . | 13027970 |
| Posta urbana . . . . . . . . . . . . . | 2108720 |
| | 17631734 |

A em transito foi :

| | |
|---|---|
| Paizes estrangeiros . . . . . . . . . . . | 1508215 |
| Interior da Republica . . . . . . . . . | 2057867 |
| | 3566082 |

A correspondencia portada nas diversas administrações do Correio foi em numero de 38.693.886, a distribuida de 35.394.001 e a em transito 12.685.594.

## TELEGRAPHOS

Limitou-se este importantissimo ramo de serviço em sua primeira phase a acompanhar o littoral do Brazil. Estabelecida a communicação do Rio Grande até o Pará, tem-se ramificado largamente para o interior, desenvolvendo progressivamente a sua tendencia de alcançar os centros

importantes dos Estados, ganhando o Amazonas, a cuja capital não se demorará em chegar.

Com tal crescer e ampliar-se, estava naturalmente a pedir melhoramentos para corresponder ás exigencias do seu trafego. Um dos mais urgentes era o estabelecimento de um terceiro fio conductor. Ainda antes de estendido elle em todo o tronco, já o rapido augmento das communicações interiores e internacionaes fazia indispensavel o concurso de mais outro, um quarto fio conductor, entre a Capital Federal e o Recife, ponto da convergencia do serviço europeu para a America do Sul.

Atacado, como se acha, simultaneamente nas diversas secções dos districtos intermediarios, dentro em pouco estará concluido o assentamento desse ultimo conductor, permittindo a nova linha não só maior expansão do trafego, como a satisfação do compromisso, que tem o Governo com as companhias estrangeiras, de fazer por fio distincto o serviço internacional.

Dá perfeita idéa do desenvolvimento que teem tido as linhas telegraphicas do paiz o seguinte confronto:

Em começo de 1889 mediam ellas 10755442m entre 173 estações e o seu desenvolvimento era de 18880033m; em fins do anno passado a sua extensão era de 14731461 com o desenvolvimento de 31.077 kilometros, ligando 235 estações.

O accrescimo que teve a rede telegraphica nos tres ultimos annos foi pois de 4026019m em extensão, 12196991m em desenvolvimento e de 62 estações.

No decurso do anno passado fizeram-se construcções novas na extensão de 431664 metros com 526 kilometros de desenvolvimento, sendo inauguradas 21 estações.

Adiantam-se os trabalhos de exploração e locação de linhas novas sendo mais importantes as de Pernambuco e Amazonas.

Em 1891 limitou-se a estudo para escolha do melhor modo de realizal-a o serviço de ligação de Belém a Manáos, para o qual fôra a Repartição habilitada com credito especial. Adoptado um traçado mixto, de linhas terrestres entre Manáos e Prainha e atravez da ilha de Ma...

cabos fluviaes da Prainha a Chaves e da Marajó a Belem, tiveram principio em Julho os trabalhos da construcção e até Dezembro ultimo haviam sido abertos 835 kilometros de picada e distribuido crescido numero de postes já preparados.

Estando orçada em 2.632:630$ a despeza de construcção d'essa linha, faz-se necessario, no estado em que se acham os trabalhos, completar com outro credito o que foi aberto para começal-os.

As explorações para o fechamento de circuitos internos, no Estado de Pernambuco, tiveram andamento mais que regular, tendo corrido a despeza com 700 kilometros, que estão promptos a receber os beneficios necessarios ao assentamento da linha, pela verba — Novas construcções. O Congresso estadoal votou para o corrente exercicio verba de trinta contos de réis com o fim de auxiliar essa construcção.

Além dessas fizeram-se outras explorações, nos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catharina, Rio de Janeiro e Minas Geraes.

O movimento geral de telegrammas no exercicio passado demonstrara augmento notavel do trafego, pois tendo sido o numero de telegrammas, em 1890, de 750.621 com 10 544 558 palavras, em 1891 attingiu a 1.001.535 com 15.950.330 palavras.

A estatistica do movimento em 1892 evidencia que a expansão verificada em 1891 não derivou de causas passageiras, mas sim do desenvolvimento do progresso do paiz.

Assaz lisongeiro, embora, o accrescimo de 30 °/o em telegrammas e 50 °/o em palavras de 1891 sobre 1890, o trafego em 1892 ultrapassou ainda o de 91 em 12 °/o sobre o numero de telegrammas e cerca de 15 °/o no de palavras. Consequencia directa desse accrescimo de trafego, a renda nominal da Repartição durante o anno de 1892 accusou soffrivel augmento e representaria um resultado muito animador se não houvera de ser grandemente diminuida da somma correspondente ás taxas dos telegrammas classificados como de serviço publico.

Assim, o movimento geral do anno sendo de 1.143.360 telegrammas em 18.320.081 palavras, couberam ao serviço official 150.974 despachos com 5.220.388 palavras.

O serviço exterior, que era executado pelas companhias Brazilian Submarine com aportamento no Recife e Societé Française des Télégraphes Sousmarins em Vizeu, foi ampliado com a inauguração do cabo da South American Cable Company, lançado entre o Recife e a costa occidental da Africa em S. Luiz do Senegal.

Esta companhia funcciona em virtude de concessão dada a Edard Parsoné como procurador da India Rubber Gutta Percha and Telegraph Work Company, por decreto de 11 de Abril de 1891 a ella transferida por decreto de 30 de Julho do anno passado.

Cabendo ao Governo escolher o ponto mais conveniente para o aportamento do cabo, o Ministerio dos Correios e Telegraphos, por aviso de 4 de Novembro, determinou para aquelle fim a enseada ao sul do cabo de S. Agostinho.

A designação desse ponto fóra do Recife tinha em mente participarem as linhas brazileiras do serviço exterior a que se propunha a companhia concessionaria.

Por occasião, porém, da transferencia da concessão á South American Cable Company, o governo abriu mão daquelle seu direito, impondo á concessionaria não fundir-se com outra qualquer empreza telegraphica para exploração do seu serviço sem permissão do Governo e o pagamento de taxas terminaes e de transito por palavra de telegramma em percurso nos seus cabos.

A 21 de Setembro ficou terminado o lançamento e foi logo inaugurada a estação telegraphica de Fernando de Noronha. A 19 de Outubro começou o trafego regular para todos os destinos.

Pelas condições da concessão, tem a companhia de fazer entrega ao Telegrapho Nacional, na estação do Recife, de todo o seu serviço para o Brazil e Republicas platinas com a reciprocidade de ser para ella encaminhado todo o serviço exterior apresentado ás estações brazileiras, desde que não tragam expressa declaração de via.

Assim, desde a inauguração official do seu trafego até 26 de Dezembro, quando foi o cabo interrompido nas proximidades do littoral africano, foram-lhe entregues 2432 telegrammas com 22,093 palavras e recebidos

para serem transmittidos pelas linhas brazileiras 1181 telegrammas com 12.921 palavras.

Restabelecido o cabo em Janeiro ultimo, continua o serviço nas referidas condições, devendo ampliar-se latamente logo que seja conhecida essa nova via.

A *Brazilian Submarine Telegraph Company*, cuja concessão data de 16 de Agosto de 1872, procurou, logo que expirou o prazo do seu privilegio, 16 de Agosto de 1892, alterar o typo de conversão da sua tarifa, que era de 24 dinheiros pelo accordo de 10 de Junho de 1879, para acompanhar as oscillações do cambio ; desde então até o fim de Dezembro foram as suas taxas mais elevadas que as da *South American*, a qual manteve sempre o padrão de 24.

O movimento dessa companhia em correspondencia com as linhas da União foi de 4494 telegrammas entregues com 45.856 palavras e 644 com 10.366 palavras recebidos pela companhia para complemento do seu percurso nas linhas brazileiras.

O serviço do cabo da *Société Française des Télégraphes Sousmarins*, inaugurado em Setembro de 1891, foi de novo suspenso em Outubro do anno findo e assim se conservava ainda ao expirar o anno. Com essa companhia foi o trafego muito limitado : foram-lhe entregues em Vizeu 741 telegrammas com 8019 palavras e recebidos alli com destino ás diversas estações brazileiras 191 recados em 1344 palavras.

A parte das linhas brazileiras no serviço exterior do sul continua insignificante, pois consta quasi só de telegrammas procedentes do interior do Brazil ás Republicas do Prata, sendo todo o serviço de procedencia européa com esse destino entregue pela *Brazilian Submarine* á estação da *Western*, a qual tem accôrdo com aquella companhia e taxas de percurso exterior mais reduzidas.

Pendem de solução duas propostas, uma apresentada pela *Central South American Telegraph Company* para lançamento de um cabo directo entre o Rio de Janeiro e Buenos-Aires e outra da *Western and Brazilian* com alterações das condições em que, actualmente, é feito por ella o serviço entre essas duas capitaes.

Com grande prejuizo do expediente da repartição e detrimento da renda, continuam algumas autoridades a abusar do telegrapho apezar das providencias desde longa data tomadas pela administração para cohibir esse vicio.

# VIAÇÃO

## NAVEGAÇÃO SUBVENCIONADA

### Lloyd Brazileiro

O decreto n. 1165 de 6 de Dezembro de 1891 autorizou a reconstituição do Lloyd Brazileiro em companhia, á qual seria transferido o contracto celebrado com Governo da União, nos termos do decreto n. 611 de 22 de Outubro de 1891.

Continuam, portanto, a cargo do Lloyd as linhas do Norte, Sul, Intermediaria, Fluvial e Costeira de Santa Catharina, Fluvial do Rio Grande e Porto Alegre, Espirito Santo e Cannavieiras, e Rio Doce.

O serviço tem sido feito com regularidade.

Na linha do Norte são empregados os vapores:

*Olinda,*
*S. Salvador,*
*Brazil,*
*Alagôas,*
*Maranhão,*
*Pernambuco,*
*Espirito Santo,*
*Manáos,*
*Pará,* (de rodas);

Na linha do Sul os vapores:

*Santos,*
*Desterro,*
*Porto Alegre,*
*Rio Negro,*
*Rio Pardo,*

*Victoria,*

*Rio de Janeiro,*

*Rio Grande.*

Os dous ultimos acham-se em reparos ha muito tempo.

Em substituição aos vapores naufragados *Pelotas* e *Rio Paraná* acham-se em serviço o *Planeta* e o *Aymoré*.

Os vapores da linha do Sul prestam-se á navegação da linha intermediaria.

Na linha de Santa Catharina tem a empreza o vapor :

*Laguna*

Na linha do Espirito Santo, tem os vapores:

*Mayrink,*

*Mathilde.*

Na linha do Rio Doce tem o vapor :

*Araruama.*

Na linha de Porto Alegre tem o vapor :

*Mercedes.*

Durante o anno foram impostas á companhia multas :

Por não ter em dous de seus vapores o numero de officiaes marcado na tabella ;

Por ter ampliado o numero de passageiros de proa muito alem do que marca a tabella ;

Por haver empregado em uma viagem extraordinaria da linha do Norte um vapor não aceito ;

Por excesso de prazo de sahida de seus vapores em duas viagens nas linhas do Desterro e do Sul ;

Por desconto de milhas em uma viagem da linha do Norto.

Os transportes effectuados pela empreza durante o anno de 1892 foram estes :

Na linha do Norte :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe (ida e volta) . . . | 13.819 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 19.497 |
| | 33.316 |

| | |
|---|---|
| Mercadorias e volumes diversos (idem). . . | 946.164 |
| Valores. . . . . . . . . . . . . . | 17.633:282$000 |

Na linha do Sul:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe (ida e volta). . . . | 10.503 |
| » de 2ª » (idem) . . . . . | 18.998 |
| Mercadorias e volumes diversos. . . . . | 950.253 |
| Valores. . . . . . . . . . . . . . | 15.978:698$697 |

Na linha do Espirito Santo e Cannavieiras:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe (ida e volta) . . . | 2.201 |
| » de 2ª » (idem) . . . . . | 2.218 |
| Mercadorias e volumes diversos. . . . . | 248.394 |
| Valores. . . . . . . . . . . . . . | 280:888$210 |

Com os serviços da Empreza despendeu-se até fins de Dezembro de 1892, pela linha do Norte 34.915:300$000 e com a do Sul 13.540:800$000

Foram navegadas 12.129.076 milhas, sendo na linha do Norte 8.072838 e na do Sul 4.056238 milhas.

## United States and Brazil Mail Steam Ship Company

O serviço a cargo desta companhia correu sem interrupções.

Por algumas faltas por ella commettidas durante o anno foram-lhe impostas as multas correspondentes.

Necessitando de reparos dous dos vapores acceitos e já em serviço, a companhia solicitou e obteve autorização para substituil-os provisoriamente por outros.

Foram approvadas para o anno de 1892 as tabellas de sahidas dos paquetes.

O decreto n. 1126 de 8 de Novembro de 1892 autorizou a alteração do contracto da companhia, o que effectivamente realisou-se.

A companhia, além dos paquetes da linha, tem mais 12 vapores fretados para o serviço da navegação em portos do Brazil.

Na anno findo foi este o movimento da companhia:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe........................ | 1142 |
| » de 2ª » ...................... | 489 |
| Mercadorias e volumes diversos................ | 551.085 |
| Valores........................................ | 2.890:999$000 |

## 'he Amazon Steam Navigation Company, limited

O serviço a cargo desta companhia foi desempenhado com regulari-
ıde.

Findára a 1 de Novembro de 1891 o prazo do seu contracto. — Em
›nsequencia do disposto no n. 5, art. 6.° da lei n. 126 B de 21 de Novem-
'o de 1892, relativamente á prorogação desse contracto, até que se resol-
ι definitivamente a renovação por concurrencia publica de conformidade
ım as leis em vigor, procedeu este ministerio como lhe cumpria, nos
rmos da indicada autorisação.

## Companhia Maranhense

O contracto desta Companhia terminará a 2 de Setembro de 1894.

## Companhia Parnahyba

A 19 de Novembro do anno passado expirou o contracto desta compa-
ıia.

Nos termos do n. 5 do art. 6, da lei n. 126 B de 21 de Novembro de
;92, terá de fazer-se novo contracto, somente para o serviço do porto da
illa da Colonia ao da villa de Santa Philomena, no Estado do Piauhy.
ıbe aqui, entretanto, ponderar que a subvenção annual de 72.000$ a que
lude aquelle artigo não está comprehendida na totalidade dos respectivos
editos.

## Companhia Pernambucana

Não chegou ao conhecimento deste ministerio reclamação alguma sobre os serviços a cargo desta empreza.

## Associação Sergipense a vapor

Continúa a cargo desta associação o serviço de rebocagem a vapor nas barras do Cotinguiba, Vasa-barris e Rio Real.

## Navegação das Lagôas Norte e Manguaba

Nada me consta digno de nota em relação ao serviço desta navegação, cujo contracto foi approvado por aviso de 9 de Abril de 1890.

## Companhia Bahiana

Tambem com relação ao serviço a cargo desta companhia nenhuma reclamação foi presente ao ministerio a meu cargo.

## Navegação do Rio S. Francisco

Relativamente ao serviço desta empreza não tive conhecimento de qualquer reclamação.

## Navegação do Araguaya

O ultimo contracto referente a este serviço foi approvado por aviso de 22 de setembro de 1890.

# ESTRADAS DE FERRO DE PROPRIEDADE DA UNIÃO

## Estrada de Ferro de Baturité

O serviço da estrada está dividido em tres grandes secções, a saber:

1ª — Trafego.

2ª — Construcção.

3ª — Exploração.

### TRAFEGO

Até 31 de Dezembro de 1892 a extensão em trafego da linha era esta:

| | kl m |
|---|---|
| Linha principal — Capital ao Quixadá . . . . . | 187,5896 |
| Ramal de Maranguape . . . . . . . . . . | 7,0414 |
| » da Alfandega. . . . . . . . . . . . | 2,9000 |
| Extensão total. . . . | 197,6310 |

Não foram inauguradas novas estações durante o periodo considerado.

Tendo sido:

| | |
|---|---|
| a receita. . . . . . . . . . . . . . | 548:651$707 |
| e a despeza . . . . . . . . . . . . . | 655:575$106 |
| verificou-se o *deficit* de . . . . . . . . . . | 106:923$399 |

ou 19,5 % proximamente da receita.

Attendidas a receita e despeza por unidades de trabalho, chega-se a este resultado:

Por trem-kilometro:

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . . . | 3$359 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . . . | 4$014 |
| *Deficit* . . . . . . . | $655 |

Por tonelada-kilometro:

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . . . | 001 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . . . | 26 |
| *Deficit* . . . . . . | 25 |

Os trens e vehiculos empregados no transporte de passageiros e ercadorias deram os seguintes coefficientes de utilisação :

| | |
|---|---|
| Numero total dos trens . . . . . . . . . . | 2.230 |
| Percurso kilometrico . . . . . . . . . . . | 163.289,5 |
| » médio em trens. . . . . . . . . . | 73,2 |
| Numero médio dos vehiculos por trem-kilometro . | 8,1 |
| Percurso dos vehiculos . . . . . . . . . . | 1.324.812,9 |

No anno de 1892 o trafego foi feito pelos seguintes trens :

| | |
|---|---|
| Expressos de viajantes . . . . . . . . . . | 484 |
| » » carga . . . . . . . . . . | 613 |
| Mixtos . . . . . . . . . . . . . . | 939 |
| Especiaes . . . . . . . . . . . . . | 32 |
| De lastro. . . . . . . . . . . . . . | 10 |
| Em serviço do trafego . . . . . . . . . | 152 |
| Total . . . . . . | 2.230 |

O estado de conservação das locomotivas não é completamente atisfactorio.

O numero de vagões da estrada precisa de ser augmentado.

As officinas que existem na estrada só com grande atropello satisfazem os variados serviços que dellas dependem.

A construcção, pois, de um novo edificio, onde possam ser installadas onvenientemente as officinas, suas machinas, ferramentas, etc., julga o irector desta estrada medida urgente e inadiavel.

A officina de fundição, comquanto de proporções reduzidas, tem prestado bons serviços.

A despeza propria da locomoção no anno foi de 291:342$675, assim liscriminada :

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . . | 129:732$243 |
| Material. . . . . . . . . . . . . . . | 161.610$432 |

## VIA PERMANENTE

E' lisonjeiro o estado de conservação da linha e dos edificios.

Fizeram-se durante o anno todos os serviços de conservação ordinaria e mais a construcção de um novo edificio para a estação de Pacatuba.

Os serviços mais notaveis da conservação ordinaria foram os de substituição de trilhos e dormentes.

Na secção da linha comprehendida entre a capital e Pacatuba e no ramal de Maranguape, a substituição dos trilhos de 20,5 kilogrammas, de ferro, por trilhos de aço, vai se fazendo á medida dos recursos de que dispõe a estrada.

Durante o anno passado foram substituidos 7520 dormentes, comprados ao preço médio de 1$350 cada um.

Todas as obras d'arte da estrada acham-se em perfeito estado de conservação.

Em 1892 foi construida a estação de Pacatuba e deu-se começo á de Maranguape. Com a primeira despendeu-se 19:235$280.

A despeza geral da via permanente importou em 155:834$814, a saber:

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . . | 123:638$026 |
| Material. . . . . . . . . . . . . . . | 32:296$788 |

A despeza por kilometro em trafego foi de 249$455.

---

Correram satisfactoriamente os trabalhos da 2ª sessão em 1892, realizados pela administração.

Reconhecida a insufficiencia dos edificios existentes na Estação Central, construiram-se tres armazens para cargas e um edificio para almoxarifado.

Contruiu-se mais no Quixadá: estação e dependencias, deposito para locomotivas, gyrador e casa para residencia do agente.

A ponte do Xoró, a mais importante obra da estrada, ficou concluida no dia 30 de Março.

E' ella de:

| | |
|---|---|
| Viga continua de treliça com estrado inferior e tem de comprimento . . . . . . . . . . . | 90 m |
| Sendo a distancia das vigas principaes . . . . | 4.000 |
| A altura das vigas mestras . . . . . . . . | 5.500 |
| E peso total da ponte. . . . . . . . . . . | 155 tons. |

Os encontros e o pilar central são de cantaria.

Ficando concluida em Janeiro a locação da linha entre Quixadá e Quixeramobim, na extensão de 47,320 klm., começou-se ainda nesse mez a respectiva construcção.

São estas as condições technicas da linha:

| | |
|---|---|
| Extensão total | klm. 473,20 |
| » em nivel | 20,926 |
| » » curvas | 24,126 |
| » » alinhamentos rectos | 29,193 |
| » » declives | 26,394 |
| Porcentagem em nivel | 56,9 % |
| » » declive | 43,1 % |
| » » tangentes | 61,70 % |
| » » curvas | 38,30 % |
| Raio minimo das curvas | m 160,00 |
| Declive maximo | 2 % |
| Movimento de terras | m 3 146.856 |
| » » » por metro corrente | m 3 3,11 |
| Transporte médio | m 178,00 |

Boeiros abertos — 60 de 0,60 m de vão.
» » — 22 » 1,00 » »
» capeados — 6 de 0,60 m de vão × 0,90 m.
» » —10 » 0,70 » » × 1,00.
» » — 5 » 1,00 » » × 1,00.
» » — 2 » 0,80 » » × 1,00.

Pontilhões :

5 de 2 metros de vão.
7 » 4 » » »
5 » 5 » » »

Pontes, 7 :

1 de 40 metros de vão.
1 » 20 » » »
2 » 15 » » »
3 » 10 » » »

Estações, 3:

Joazeiro.

Urucuê.

Quixeramobim.

A 31 de Dezembro estava preparado o leito, na extensão de 43,829 K

Tendo a estrada por objectivo o Rio S. Francisco, onde fará juncção com alguma das de Pernambuco ou Bahia, foi commettido o serviço de reconhecimento a uma secção. Esta apresentou já o resultado dos seus trabalhos.

Procedeu-se igualmente á exploração e projecto da linha entre Quixeramobim e Humaytá, dando-se andamento á respectiva construcção. A acquisição da superstructura metallica necessaria dependerá do provimento dos meios pelo Congresso.

Em Julho iniciaram-se os trabalhos de exploração de Humaytá a Jaguaribe, na extensão de 40 kilometros, e desse ponto ao planalto do Araripe, com 14 kilometros, em Novembro.

---

A despeza geral da 2ª divisão no exercicio de 1892 foi de 1.038:570$16. distribuidos pelos serviços já relatados e assim resumidos:

*a)* augmento das dependencias da estação central;

*b)* conclusão das obras da secção do Baturité a Quixadá;

*c)* construcção da secção de Quixadá a Quixeramobim;

*d)* Reconhecimento geral da linha de Quixeramobim ao Crato;

*e)* Exploração, locação e inicio da construcção do trecho de Quixeramobim a Humaytá;

*f)* exploração das linhas de Humaytá ao Jaguaribe, e deste ultimo ponto ao Crato.

# Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia

Em 1892 o trafego foi servido pelas estações e paradas mencionadas no seguinte quadro:

| ESTAÇÕES | CLASSES | POSIÇÃO EM LINHA | DISTANCIAS | ALTITUDES | DATAS DAS INAUGURAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| Alagoinhas . . . | 1a | k 0,000 | . . . . . | m 137,500 | 18 de novembro 1880. |
| Aramary. . . . | 3a | 13,721 | k 13,721 | 180,410 | |
| Ouriçanguinhas. . | 4a | 33,494 | 19,773 | 334,520 | |
| Sipó . . . . . | 4a | 52,453 | 18,959 | 389,380 | |
| Agua Fria . . . | 4a | 65,920 | 13,467 | 322,880 | 18 de novembro 1880. |
| Camarão. . . . | 4a | 85,441 | 19,521 | 281,516 | |
| Serrinha . . . . | 3a | 110,581 | 25,140 | 362.665 | |
| Salgado . . . . | 4a | 146,861 | 36,280 | 403,185 | 30 de dezembro de 1883. |
| Santa Luzia. . . | 4a | 180,568 | 33,707 | 362,472 | 15 de setembro 1884. |
| Rio do Peixe . . | Parada | 207,809 | 27,421 | 310,966 | 6 de fevereiro 1886. |
| Queimadas . . . | 3a | 226,959 | 19,150 | 275,331 | |
| Jacuricy . . . . | Parada | 245,316 | 18,357 | 322,301 | 15 de abril 1887. |
| Itiuba . . . . | 4a | 269,266 | 23,950 | 376,261 | |
| Piririca . . . . | Parada | 297,652 | 28,380 | 416,116 | 31 de agosto 1887. |
| Cariacá . . . . | 4a | 310,273 | 12,621 | 450,416 | |
| Villa Nova . . . | 2a | 321,993 | 11,720 | 548,933 | |

A receita da estrada durante o anno de 1892 foi de 283:808$085
A despeza subiu a . . . . . . . . . . . . . 774:235$630
Eleva-se, portanto, o *deficit* a. . . . . . . . . 490:427$545

ou 172 % da receita proximamente.

A receita de 1892 foi inferior em 24:808$075 á do anno de 1891, excedendo, entretanto, em 57:261$105 á de 1890.

A diminuição da renda em 1892 foi devida principalmente a ter sido insignificante a safra de fumo na zona da estrada, em consequencia da secca que a assolou.

O quadro que se segue mostra as receitas, despezas e *deficits* da estrada nos 12 ultimos annos:

| ANNOS | RECEITA DO TRAFEGO | DESPEZA DO CUSTEIO | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1881. . . . . . . . . . . . . | 52:615$330 | 203:254$700 | 150:639$310 |
| 1882. . . . . . . . . . . . . | 49:796$080 | 176:403$705 | 123:612$[illegible] |
| 1883. . . . . . . . . . . . . | 63:833$220 | 186:171$922 | 122:33[illegible]$702 |
| 1884. . . . . . . . . . . . . | 80:132$300 | 227:432$031 | 147:29[illegible]$731 |
| 1885. . . . . . . . . . . . . | 125:936$280 | 253:135$316 | 127:19[illegible]$[illegible] |
| 1886. . . . . . . . . . . . . | 151:745$460 | 287:476$745 | 135:731$285 |
| 1887. . . . . . . . . . . . . | 161:964$040 | 354:632$592 | 192:6[illegible]$[illegible]52 |
| 1888. . . . . . . . . . . . . | 190:295$690 | 465:143$335 | 374:850$[illegible] |
| 1889. . . . . . . . . . . . . | 214:336$840 | 474:352$760 | 279:[illegible] |
| 1890. . . . . . . . . . . . . | 226:546$980 | 519:325$470 | 292:775$4[illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . | 308:616$160 | 732:216$191 | 423:600$031 |
| 1892. . . . . . . . . . . . . | 283:808$085 | 774:235$630 | 490:427$5[illegible] |

Durante o anno transitaram na linha 1940 trens, que percorreram 464.640 kilometros, a saber:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Trens ordinarios mixtos . . . . . . . . | 313 | — | 100.786 klm. |
| Especiaes de passageiros . . . . . . . . | 4 | — | 422 |
| » » cargas . . . . . . . . . | 463 | — | 120.758 |
| » em serviço da estrada . . . . . | 359 | — | 22.654 |
| » de lastro e outros . . . . . . . | 801 | — | 220.022 |

Houve uma média de 531 trens por dia, com o percurso médio de 137,453 klm.

O movimento dos trens á distancia inteira foi de 828,1.

O effectivo do material de transporte era o seguinte em 31 de Dezembro:

| | |
|---|---|
| Carros de viajantes . . . . . . . . . . . . . | 20 |
| » » correio e bagagens. . . . . . . . . | 8 |
| Vagons de animaes . . . . . . . . . . . . . | 77 |
| » » mercadorias . . . . . . . . . . . . | 89 |
| Vagon para inflammaveis . . . . . . . . . . . | 1 |
| Vagons-tanques. . . . . . . . . . . . . . | 20 |
| Vagons de lastro . . . . . . . . . . . . . . | 36 |
| » guindastes . . . . . . . . . . . . . | 2 |
| | 253 |

No leito da estrada, nas obras d'arte e nas estações fizeram-se as reparações necessarias á regularidade do serviço.

Foi conservada em bom estado a linha telegraphica e concluiu-se a linha telephonica entre Alagoinhas e Aramary.

Fizeram-se tambem varias obras de reparos nos açudes Araujo, Quixaba, Santa Luzia, Extrema, Tiririca, e nos tanques de Jurema, Laminha e Vargem do Curral.

Os empreiteiros da construcção da linha da Villa Nova a Joazeiro (leito e obras d'arte) concluiram as obras contractadas e executaram outras, cuja necessidade foi reconhecida por occasião das grandes chuvas torrenciaes do mez de Março do anno de 1892.

Executaram tambem entre outras uma alteração do *grade* no logar denominado — Balas — onde se descobriu um abundante lençol de agua perfeitamente potavel a poucos metros de profundidade.

Em Abril ficaram concluidos no escriptorio technico os estudos definitivos do ramal da Feira de Santa Anna, que tem de ligar o prolongamento á Estrada de Ferro Central da Bahia.

Approvados esses estudos, como os do ramal do Jacù, que tem de ligar aquelle prolongamento á Estrada de Ferro de Santo Amaro, foi a directoria autorisada a mandar publicar editaes chamando concurrentes para a construcção daquelles ramaes, sendo contractados os serviços a 9 de Dezembro findo.

A directoria da estrada calcula em 3.532:540$085, as despezas provaveis com os serviços da estrada e respectivas obras no exercicio vindouro de 1894.

## Estrada de Ferro Central do Brazil

A extensão total da estrada em 31 de Dezembro de 1892 era de 1 120,011 klm., a saber :

Com a bitola de 1,60 m:

| | klm. |
|---|---|
| Linha central da capital a Lafayette . . . . | 462,290 |

| | | |
|---|---|---|
| Ramaes . . . | Da Gamboa até o cáes. . . . | 1,123 |
| | Do Campinho . . . . . . | 1,524 |
| | De Santa Cruz . . . . . . | 34,090 |
| | De Macacos . . . . . . . | 4,929 |
| | De S. Paulo. . . . . . . | 157,198 |
| | Do Porto Novo do Cunha. . . | 73,764 |

Com a bitola de 1 metro:

| | | klm. |
|---|---|---|
| Linha central de Lafayette a Sabará . . . . | | 120,402 |
| Ramaes . . . | De S. Paulo (Cachoeira a Norte) | 331,000 |
| | Da Penha . . . . . . . . | 1,240 |
| | De Ouro Preto . . . . . . | 42,451 |

A 1 de Novembro foi inaugurada a parada do — Sanatorio —, em Barbacena, cuja construcção, comprehendidos os desvios e uma passagem para o *Sanatorio*, foi feita pela Estrada, satisfazendo os directores daquelle estabelecimento as respectivas despezas na importancia de 16:482$717.

A 31 de Dezembro de 1892, o capital effectivamente empregado na estrada em trafego com os 724,918 klm. de bitola de 1,60 m importava em 103.614:739$966, e com os 395,093 klm. de bitola de 1 metro, em 26.477:735$933, ao todo 130.092:475$899; o que dá para o custo médio por kilometro 142:933$049, e 67:016$464, respectivamente.

---

| | |
|---|---|
| A receita da estrada, em 1892, foi de . . . . | 19.869:189$658 |
| E a despeza de . . . . . . . . . . , . . | 17.123:525$251 |
| Da comparação dos dois algarismos evidencia-se o saldo de. . . . . . . . . . . . . | 2.745:664$407 |

ou 0,0211 do capital empregado.

Este saldo, porém, está sujeito á liquidação das contas do exercicio, a que ainda se está procedendo.

A receita de 1892, comparada com a de 1891, apresenta a differença para mais naquelle de 3.632:842$651, produzida pelas principaes verbas de receita, com excepção da do transporte de animaes e café, cujo decrescimento o director da Estrada attribue, quanto ao café, á menor quantidade transportada, e quanto aos animaes, aos abatimentos concedidos nos fretes do gado.

A despeza de 1892, comparada com a de 1891, apresenta o excesso de .885:644$799 proveniente do grande desenvolvimento do serviço do rafego e das demais divisões, bem como do augmento progressivo de todos s serviços, da melhoria de vencimentos a jornaleiros e de maior despeza om combustivel e materiaes vindos do estrangeiro e comprados no paiz, ttendidas a baixa do cambio, e as extraordinarias estadias que a Estrada eve de pagar a navios carregados de carvão, devido isto a difficuldades no escarregamento e a falta de espaço na estação maritima para deposito de nateriaes, tendo, além de tudo isso, havido necessidade de refretar navios le Santos para este porto.

O quadro que se segue mostra qual a renda bruta e custeio, a renda iquida e a porcentagem do custeio desde o anno de 1858, em que foi inaugurada a estrada, incluidas desde 1877 a renda de proprios e eventual e a lespeza da administração central, que não haviam sido consideradas nos nnos anteriores.

| ANNOS | RENDA BRUTA | CUSTEIO | RENDA LIQUIDA | RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA A RENDA BRUTA |
|---|---|---|---|---|
| 1858. . . . . . | 302:278$900 | 205:589$638 | 96:689$242 | 68,01 |
| 1859. . . . . . | 729:196$540 | 618:271$030 | 110:925$510 | 66,66 |
| 1860. . . . . . | 931:297$768 | 620:849$330 | 310:448$408 | 63,78 |
| 1861. . . . . . | 1.109:555$820 | 707:712$676 | 401:843$144 | 79,81 |
| 1862. . . . . . | 1.036:545$898 | 827:287$997 | 209:257$901 | 73,75 |
| 1863. . . . . . | 1.033:936$031 | 865:963$950 | 168:004$084 | 80,14 |
| 1864. . . . . . | 1.223:003$164 | 980:127$772 | 242:875$392 | 62,55 |
| 1865. . . . . . | 1.775:352$418 | 1.110:723$897 | 664:619$521 | 40,53 |
| 1866. . . . . . | 1.044:714$182 | 423:475$919 | 621:238$233 | 43,99 |
| 1867. . . . . . | 2.529:534$552 | 1.112:735$680 | 1.416:738$872 | 44,52 |
| 1868. . . . . . | 2.819:831$178 | 1.255:514$101 | 1.564:316$987 | 44,98 |
| 1869. . . . . . | 4.348:184$222 | 1.956:192$311 | 2.391:001$881 | 42,97 |
| 1870. . . . . . | 4.466:567$902 | 1.919:477$369 | 2.547:090$533 | 45,13 |
| 1871. . . . . . | 5.453:039$031 | 2.462:543$200 | 2.993:526$332 | 56,75 |
| 1872. . . . . . | 5.766:490$782 | 3.272:991$710 | 2.403:508$033 | 55,24 |
| 1873. . . . . . | 6.411:066$907 | 3.542:024$477 | 2.869:042$430 | 46,26 |
| 1874. . . . . . | 7.636:418$230 | 3.456:807$151 | 4.179:521$077 | 49,15 |
| 1875. . . . . . | 8.116:603$214 | 3.989:762$332 | 4.126:840$832 | 54,72 |

| ANNOS | 1ª CLASSE | 2ª CLASSE | 3ª CLASSE | TOTAL | PRODUCTO |
|---|---|---|---|---|---|
| 8. . . . . . | 1º semestre. . | . . . . . . | . . . . . . | 29.241 | 47:750$520 |
| | 20.799,2 | 27.11 | 55.168 | 85.271 | 100:846$720 |
| 59. . . . . . | 25.663,5 | 86.234,5 | 76.338,5 | 188.926,5 | 289:376$004 |
| 60. . . . . . | 42.707,5 | 91.807,5 | 101.247 | 235.726 | 341:995$620 |
| 61. . . . . . | 52.666,5 | 108.305 | 118.409 | 279.380,5 | (a) 383:923$426 |
| 62. . . . . . | 50.715 | 110.991 | 129.619 | 300.235 | (b) 431:033$176 |
| 63. . . . . . | 63.248 | 97.347 | 144.171 | 304.766 | (c) 399:640$265 |
| 64. . . . . . | 60.877 | 69.493 | 223.323 | 353.696 | (d) 421:382$014 |
| 65. . . . . . | 56.395 | 54.282 | 251.813,5 | 372.490 | (e) 442:032$068 |
| 66. . . . . . | 55.803 | 49.600 | 300.024 | 405.529 | 481:274$312 |
| 67. . . . . . | 71.440,5 | 71.440 | 342.262,5 | 480.390 | 561:785$476 |
| 68. . . . . . | 120.906,5 | 120.906,5 | 415.039,5 | 668.668 | 737:984$739 |
| 69. . . . . . | 132.283 | 132.283 | 458.271,5 | 778.543 | 852:736$050 |
| 70. . . . . . | 212.439 | 212.439 | 459 260 | 791.426 | 831:985$130 |
| 71. . . . . . | 308.809 | 308.859 | 551.260 | 903.470 | 1.025:995$450 |
| 72. . . . . . | 343.833 | 346.833 | 623.373 | 1.013.621 | 1.178:022$020 |
| 73. . . . . . | 431.021 | 431.021 | 708.628 | 1.181.728 | 1.329:768$280 |
| 74. . . . . . | 438.710 | 438.710 | 748.897 | 1.230.114 | 1.404:450$670 |
| 75. . . . . . | 589.474 | 589.474 | 956.642 | 1.610.494 | 1.577:918$560 |
| 876. . . . . . | 674.142 | 674.142 | 1.115.953 | 1.851.336 | 1.689:487$340 |
| 877. . . . . . | 832.255,5 | 832.255,5 | (f). . . . . | 2.245.178 | 2.028:471$570 |
| 878. . . . . . | 800.730,5 | 800.730,5 | . . . . . . | 2.193.357 | 2.063:695$630 |
| 879. . . . . . | 849.980 | 849.980 | . . . . . . | 2.483.955 | 2.335:092$550 |
| 880. . . . . . | 695.661,5 | 695.661,5 | . . . . . . | 2.569.143,5 | 2.283:043$910 |
| 881. . . . . . | 788.890,5 | 788.890,5 | . . . . . . | 2.755.487 | 2.346:086$170 |
| 882. . . . . . | 792.048,5 | 792,048,5 | . . . . . . | 2.780.127,5 | 2.249:202$770 |
| 883. . . . . . | 808.342 | 808.342 | . . . . . . | 2.901.168 | 2.281:842$050 |
| 884. . . . . . | 837.742,5 | 837.742,5 | . . . . . . | 3.125.127 | 2.335:471$600 |
| 885. . . . . . | 944.038 | 944.038 | . . . . . . | 3.430.163,5 | 2.417:240$500 |
| 886. . . . . . | 1.060.542 | 1.030.542 | . . . . . . | 3.734.874,5 | 2.357:087$830 |
| 887. . . . . . | 1.339.518,5 | 1.339.518,5 | . . . . . . | 4.537.282 | 2.420:475$500 |
| 888. . . . . . | 1.445.321,5 | 1.445.321,5 | . . . . . . | 5.131.488 | 2.794:763$400 |
| 889. . . . . . | 1.414.701 | 1.414.701 | . . . . . . | 5.438.635 | 2.953:005$430 |
| 890. . . . . . | 1.801.927,5 | 1.801.927,5 | . . . . . . | 6.717.815 | 3.380:652$730 |
| 891. . . . . . | 3.229.223,5 | 3.229.223,5 | . . . . . . | 9.394.039,5 | 4.931:221$230 |
| 892. . . . . . | 3.713.616,5 | 3.713.616,5 | . . . . . . | 10.684.135,5 | 6.864:639$035 |

Rendimento do ramal de Macacos, durante o tempo em que não foi propriedade da Estrada, incluido o producto de cada anno.

*(a)* 9:724$746
*(b)* 2:237$868.
*(c)* 15:860$274.
*(d)* 2:531$286.
*(e)* 2:033$250.
*(f)* Em 1 de Novembro de 1876 foi supprimida a 2ª classe nos trens do interior, passando a 3ª a ter denominação de 2ª, mas conservando as taxas d'aquella classe.

O seguinte quadro mostra o movimento de bagagens, encommendas e mercadorias no ultimo decennio :

| ANNOS | BAGAGENS E ENCOMMENDAS | MERCADORIAS | | TOTAL DAS MERCADORIAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Da capital para o interior | Do interior para a capital e demais estações | |
| 1883 . . . . . . . . | 14.768.758 | 131.125.154 | 273.953.578 | 400.077.732 |
| 1884 . . . . . . . . | 12.187.384 | 143.916.636 | 276.395.218 | 414.311.854 |
| 1885 . . . . . . . . | 17.152.936 | 147.654.349 | 282.232.331 | 429.886.680 |
| 1886 . . . . . . . . | 16.031.313 | 100.832.034 | 269.216.314 | 420.068.378 |
| 1887 . . . . . . . . | 17.717.984 | 96.156.153 | 275.430.132 | 371.595.285 |
| 1888 . . . . . . . . | 20.671.731 | 103.454.099 | 327.220.544 | 433.074.643 |
| 1889 . . . . . . . . | 81.825.990 | 147.543.930 | 352.957.070 | 500.501.000 |
| 1890 . . . . . . . . | 25.038.750 | 269.590.188 | 214.094.890 | 483.685.078 |
| 1891 . . . . . . . . | 33.737.679 | 272.672.175 | 335.179.974 | 607.852.149 |
| 1892 . . . . . . . . | 59.130.699 | 231.037.985 | 360.741.944 | 591.782.929 |

Por conta do credito extraordinario constante do decreto legislativo n. 84 de 16 de Setembro de 1892, vai sendo supprida a grande falta de material rodante, de que muito se resentia o serviço do trafego.

Eis em quadro o numero de cada especie de trens nas diversas secções e ramaes durante o anno de 1892 :

| SERVIÇOS | 1ª SECÇÃO | 2ª SECÇÃO | 3ª SECÇÃO | 4ª SECÇÃO | 5ª SECÇÃO | 6ª SECÇÃO BITOLA ESTREITA | RAMAES: S. PAULO BITOLA 1m,60 | S. PAULO BITOLA 1m,00 | PORTO NOVO BITOLA 1m,60 | SANTA CRUZ BITOLA 1m,60 | [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trens dos suburbios........ | 24.328 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7.016 | ..... | ...... | ..... |
| » de viajantes do interior | 2.720 | 2.720 | 1.202 | 836 | 836 | 836 | 833 | 839 | 836 | 5.220 | ..... |
| » mixtos................ | 7.258 | 3.720 | 1.466 | 2.196 | 748 | 758 | 2.196 | 2.186 | 1.464 | 3.000 | 1.55[illegible] |
| » de cargas............. | 2 150 | 977 | 841 | 890 | 1.026 | 134 | 498 | 984 | ..... | 328 | ..... |
| » especiaes de viajantes | 60 | 52 | 21 | 27 | 27 | 36 | 35 | 22 | 4 | 15 | ..... |
| » de corridas .......... | 374 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ....... | ..... | ...... | ..... |
| » de festas............. | 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ....... | ..... | ...... | ..... |
| » especiaes de cargas... | 477 | 904 | 198 | 180 | 157 | 354 | 478 | 617 | 48 | 550 | 2[illegible] |
| » » dos viajantes dos suburbios.......... | 286 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ....... | ..... | ...... | ..... |
| Numero dos trens em 1892. | 37.683 | 8.382 | 3.728 | 4.129 | 2.794 | 2.118 | 4.040 | 11.664 | 2.352 | 9.793 | 1.6[illegible] |
| » » » » 1891. | 37.213 | 8.835 | 3.561 | 4.176 | 2.830 | 1.684 | 4.544 | ....... | 2.399 | 8.41[illegible] | [illegible] |
| Differenças em 1892......... | + 475 | 453 | +167 | — 47 | — 36 | +434 | —504 | +11654 | — 47 | +[illegible] | + [illegible] |
| Media diaria do numero de trens em 1892.......... | 102,9 | 22,9 | 10,1 | 11,2 | 7,6 | 5,7 | 11 | 31,8 | 6,4 | 26,7 | [illegible] |
| Media diaria do numero de trens em 1891.......... | 101,9 | 24,2 | 9,7 | 11,4 | 7,7 | 4,6 | 12,7 | ....... | 6,5 | 2[illegible] | [illegible] |
| Differença em 1892......... | + 1,0 | —1,3 | +0,4 | —0,2 | 0,1 | +1,1 | —1,7 | + 31,8 | —0,1 | + [illegible] | [illegible] |

O percurso dos trens em kilometros e a média diaria em 1891 e 1892, foram:

| SERVIÇOS | 1ª SECÇÃO | 2ª SECÇÃO | 3ª SECÇÃO | 4ª SECÇÃO | 5ª SECÇÃO | 6ª SECÇÃO — BITOLA ESTREITA | RAMAES | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | S. PAULO | S. PAULO BITOLA ESTREITA | PORTO NOVO | SANTA CRUZ | MACACOS | OURO PRETO BITOLA ESTREITA |
| Trens dos suburbios | 425.280 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 42.216 | ... | ... | ... | ... |
| » de viajantes do interior | 169.198 | 128.233 | 109.180 | 66.880 | 154.707 | 73.414 | 131.723 | 103.812 | 53.142 | 100.677 | ... | 36.532 |
| » mixtos | 205.652 | 174.140 | 77.784 | 174.680 | 135.320 | 85.680 | 236.041 | 333.184 | 93.636 | 121.215 | 13.176 | 34.185 |
| » de cargas | 99.365 | 45.918 | 75.690 | 71.135 | 132.485 | 7.508 | 80.832 | 175.837 | ... | 9.968 | ... | 1.575 |
| » especiaes de viajantes | 3.647 | 2.444 | 1.890 | 2.158 | 5.919 | 1.607 | 2.558 | 4.741 | 258 | 354 | ... | 516 |
| » » de cargas | 19.310 | 41.892 | 17.320 | 11.338 | 13.218 | 21.115 | 66.833 | 77.832 | 2.824 | 13.062 | 216 | 7.908 |
| » de corridas | 4.576 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| » » de festas | 2.214 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| | 48 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Kilometros em 1892 | 929.320 | 392.594 | 280.864 | 920.191 | 344.669 | 190.351 | 567.987 | 832.622 | 149.855 | 250.276 | 13.392 | 80.716 |
| » » 1891 | 1.012.529 | 116.705 | 320.320 | 277.761 | 380.167 | 135.946 | 613.039 | ... | 154.432 | 211.033 | 13.140 | 71.461 |
| Differença em 1892 | —83.209 | —24.111 | —39.456 | +51.430 | —38.498 | +54.405 | —45.052 | +832.622 | —4.577 | +30.213 | +252 | +9.253 |
| Percurso médio diario em 1892 | 2.539 | 1.072 | 767 | 809 | 933 | 520 | 1.551 | 2.274 | 409 | 683 | ... | ... |
| Idem em 1891 | 2.774 | 1.138 | 877 | 760 | 1.041 | 372 | 1.679 | ... | 423 | 578 | 33 | 195 |
| Differença em 1892 | —235 | —66 | —110 | +139 | —108 | +148 | —123 | +2.274 | —14 | +105 | ... | +25 |

E' o que se segue, o numero dos trens e a quantidade dos viajantes

Bitola larga :

| | | |
|---|---|---|
| Viajantes de suburbios | 24 328 | 425 2[illegible] |
| Interior | 8 737 | 884 45[illegible] |
| Mixtos | 15 310 | 1.348 5[illegible] |
| Cargas | 4 712 | 498 71[illegible] |
| Especiaes de viajantes | 98 | 14 2[illegible] |
| » de suburbios | 286 | 4 57[illegible] |
| » de corridas | 374 | 2 244 |
| » de festas | 8 | 4[illegible] |
| Totaes | 53 853 | 3.178 7[illegible] |

Bitola estreita :

| | | |
|---|---|---|
| Viajantes de suburbios | 7 016 | 42 216 |
| Ditos do interior | 2 519 | 301 3[illegible] |
| Especiaes de viajantes | 62 | 6 844 |
| Mixtos | 3 728 | 459 6[illegible] |
| Cargas | 1 139 | 184 6[illegible] |
| Especiaes de cargas | 1 081 | 107 [illegible] |
| Totaes | 15 545 | 1.102 [illegible] |

Em 1892 possuia a Estrada 225 locomotivas, sendo 167 da bitola de 1m,60 e 58 de bitola de 1 metro.

Das de 1m,60 houve 58 em bom estado, 35 em estado regular, 61 necessitando de grandes e 6 de pequenas reparações, 7 imprestaveis, e das de bitola de 1m,00 estiveram 22 em bom estado, 16 em estado regular, 1[illegible] necessitando de grandes e 6 de pequenas reparações.

Construiram-se nas officinas da estrada 289 carros para bitola de 1m,60 e 169 para bitola de 1 metro.

O numero de carros e wagons eleva-se a 2993.

O percurso das locomotivas foi de 6.224.953 kilometros, [illegible] 4.681.908 na bitola de 1,60 e 1.165.742 na de 1 metro.

O carvão, lubrificantes e estopa consumidos com as locomotivas [illegible] o que se segue, no anno de 1892.

| | |
|---|---|
| Carvão (kilogrammas) | 79.101.229 |
| Graxa » | 267.510 |
| Estopa » | 81.173 |
| Oleo (litros) | 178.059 |

Durante o anno findo foram reparados os edificios em varias estações e casas de residencia de empregados e começados os seguintes edificios :

1 — Armazem para mercadorias na Gambôa.

2 — Começo da construcção de outro em S. Diogo.

3 — Casa para residencia do agente no Encantado.

4 — Começo da nova Estação da Serra.

5 — Casa para residencia do respectivo pessoal.

6 — Um galpão para inflammaveis na Estação de Parahyba.

7 — Dois galpões, um na Serraria e outro á rua Lage, kil. 291.

8 — Armazens para mercadorias, no Sitio.

9 — Um galpão e começo de outro no Sanatorio.

10 — Construcção de casa para o agente de Rapozos.

11 — Barracões nas Estações de Cruzeiro, Cachoeira, Taubaté, e mais dous na Estação de Porto Novo.

12 — Casa para o agente da Estação Rodrigo Silva.

13 — Augmentos em diversos armazens para mercadorias.

14 — Construcção e começo de construcção de diversas edificações para moradia de agentes, armazenistas e mestres de linha.

15 — Prolongamento da linha de bitola larga da Estação da Cachoeira até o antigo deposito de carvão da ex-companhia, para facilitar as manobras e baldeações.

16 — Conclusão dos estudos para o assentamento de mais duas linhas entre a Estação Central e a de Cascadura, como começo de separação dos serviços de trens dos suburbios dos trens da serra.

17 — Conclusão do estudo para assentamento da linha dupla entre Belém e Sapobemba, cuja construcção já teve começo, sendo que actualmente se procede a estudo para o mesmo fim entre Belém e Oriente e entre esta Estação e a da Barra do Pirahy, afim de augmentar o cruzamento de trens entre aquella estação e a segunda bocca do tunel n. 12, facilitando assim o movimento de trens que circulam na Serra e augmentando de muito a capacidade do trafego na segunda secção.

18.—Installação definitiva do *Block-system* nas estações dos suburbios.

19.—Approvação de estudos para edificação de uma estação de *triage* nos terrenos do antigo Matadouro.

20.—Organização de elementos para contrucção de um armazem destinado a mercadorias entre as estações de S. Diogo e Central, para o que já foram adquiridas 49 casas na rua João Caetano.

O chefe do serviço indica como necessarios os melhoramentos que se seguem.

*a*) pequena estação de *triage* para composição e decomposição de trens no terreno mais ou menos plano ao lado direito da bocca superior do tunnel grande (n. 12), de maneira que as machinas venham de Belém até ahi e voltem para formar novos trens.

E' esse o trecho mais pesado da serra, demandando, portanto, machinas de grande esforço de tracção;

*b*) reforma das linhas e desvios da Central, Sapopemba, Belém e Barra de maneira a facilitar o movimento de trens;

*c*) augmento de armazem em S. Diogo e construcção de outros em terrenos do antigo Matadouro, de modo que todas as mercadorias exportadas ou importadas, quer as depositadas a céo aberto, quer as que se destinam aos armazens, sejam recebidas ahi e nos armazens da Gambôa;

*d*) prolongamento da bitola larga da Cachoeira a Lorena, adquirindo-se para isso os terrenos necessarios á construcção de desvios, armazens, etc.

*e*) uma estação de grande baldeação, o que não é possivel obter-se em Cachoeira, devido ás condições topographicas daquelle ponto;

*f*) duplicar a linha de bitola estreita de Lorena ao Norte (S. Paulo) e, como medida provisoria, augmentar desde já os cruzamentos desse trecho da linha.

O relatorio apresentado pela directoria da estrada a este Ministerio termina com as seguintes palavras:

> As medidas já tomadas pela administração muito teem contribuido para melhorar sensivelmente o serviço, e é de esperar que, com outros recursos com que conta, possa a estrada em breve tempo corresponder satisfactoriamente aos seus fins, desde que lhe sejam facultados os meios solicitados, por em épocha não remota.

# Prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil

## CONSTRUCÇÃO

Por disposição da Lei n. 26 de 30 de Dezembro de 1891, art. 8º n. 16, executada por Aviso n. 6 de 12 de Janeiro de 1892, ficaram separadas a direcção da parte em trafego e a chefia da construcção, voltando a vigorar nesta o Regulamento que baixou com o Decreto n. 713 de 2 de Setembro de 1890.

Sob a chefia do engenheiro Pedro Leopoldo da Silveira, nomeado por decreto de 14 de Janeiro, os effeitos de tão salutar desannexação não se fizeram esperar na construcção do Prolongamento.

Assim que, os serviços de medição final do trecho de Sabará a Santa Luzia e o assentamento da via permanente ahi por administração receberam logo impulso conveniente, apezar das grandes difficuldades no transporte do material e na obtenção dos dormentes; foi aberta concurrencia publica para a construcção do trecho de Santa Luzia a Sete Lagoas e deste ponto em deante, precedendo modificação das tabellas de preço, e contractada a daquelle.

Ao edital de 26 de Novembro, para a construcção de 30 kilometros além de Sete Lagoas nenhuma proposta correspondeu, talvez pela insufficiencia da publicidade que teve ou do prazo que estabeleceu; talvez tambem não foram alheias a esse facto reminiscencias da antiga tabella de preços e a crise dos transportes.

No escriptorio central, além de outros trabalhos, como de medições, etc, fizeram-se projectos de linha entre Sete Lagoas e Curvello e o orçamento de 60 kilometros desse trecho e de mudanças de linha entre Santa Luzia e Sete Lagoas, projectos de obras d'arte, entre os quaes de typos de boeiros, desvio e gyrador e de alvenarias e vigas de pontes e cubação e avaliação para liquidar-se a conta final da empreitada entre Sabará e Santa Luzia.

Com a conservação do trecho de Sabará a Santa Luzia, abandonado pelo empreiteiro, fizeram-se por administração trabalhos na importancia de 16:999$669. Aos operarios da construcção desse trecho credores do empreiteiro, pagou a administração, com annuencia e por conta delle, 88:433$200, com a devida autorização superior e de accordo com o art. 11 das Condições Geraes de 1887.

Ficou terminado em Dezembro, por administração, o assentamento da via permanente até Santa Luzia, faltando apenas a viga de ferro à « ponte dos Arrudas », o lastramento em 2 kilometros e desvios. Além desse assentamento e da conservação, fizeram-se ahi entre outros:

Pontes provisorias « dos Arrudas », « do Onça » com vão central de 35 metros, cravação e armação de 24 pontes de ferro, 2 caixas d'agua, 10 boeiros cobertos etc. assentamento de linha telegraphica, com 28klm,700 etc.

Elevou-se a conta da medição final da empreitada, feita á revelia do contractante, a 812:599$803 com saldo a favor delle.

A 4 de Dezembro de 1892, expirado o prazo da responsabilidade do empreiteiro, foram as obras de arte recebidas definitivamente, em bom estado.

No dia 20 de Fevereiro, já do corrente anno, foi aquella parte desta estrada, na extensão de 28 kilometros entregue á Directoria da Estrada de Ferro Central do Brazil, para ser trafegada.

Nos primeiros 12 kilometros além de Santa Luzia os serviços de empreitada fizeram-se com grande actividade, pouco faltando para a sua conclusão. Importaram durante o anno em 173:687$232.

Nos 30 kilometros subsequentes as obras foram iniciadas, em Novembro, mas pouco adeantaram. Sua importancia chegou apenas a 1:031$790.

No terceiro e ultimo, de 30 kilometros, nem foram encetados os trabalhos contractados; e ao primeiro depois de Sete Lagoas, como ficou dito, nem pretendente appareceu.

Ficaram concluidos os estudos entre Sete Lagoas e Curvello, começados em Outubro de 1891.

Procedeu-se ao reconhecimento entre a cidade do Curvello e um ponto do traçado chamado do Rio das Velhas, de accordo com a solução mixta approvada para o prolongamento da linha do Centro, por proposta do engenheiro-chefe Cunha Beltrão, com bom exito e a extensão provavel de 57 kilometros. Correram-se algumas variantes e deu-se principio á locação além de Sete Lagoas.

A despeza total, não incluindo o saldo de 40:119$793 da empreitada de Sabará a Santa Luzia, foi de 1.445:091$877, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Despeza effectuada pelo pagador . . . . . | 625:298$966 |
| Importancia de certificados a empreiteiros. . . | 174:719$022 |
| Materiaes encommendados na Europa . . . . | 607:081$311 |
| Fornecimentos feitos pela Estrada de Ferro Central do Brazil . . . . . . . . . . | 37:992$578 |

Correndo regularmente, devem importar em cerca de 2.000:000$ os trabalhos no anno proximo vindouro.

# Estrada de Ferro Central de Pernambuco

A linha em trafego a 31 de Dezembro de 1892 media a mesma extensão que já tinha em 1886, a saber, 72,075 klm., comprehendidos entre as estações de

| | klm. |
|---|---|
| Recife a Areias . . . . . . . . . . . . . | 6,552 |
| De Areias a Tegipió. . . . . . . . . . . | 2,242 |
| De Tegipió a Jaboatão . . . . . . . . . . | 7,632 |
| De Jaboatão a Morenos. . . . . . . . . . | 10,927 |
| De Morenos a Tapera . . . . . . . . . . | 10,912 |
| De Tapera a Victoria . . . . . . . . . . | 12,705 |
| De Victoria a F. Glicerio . . . . . . . . . | 13,130 |
| De F. Glicerio a Russinha. . . . . . . . . | 7,975 |

A renda da estrada no anno findo foi de 400:157$506.

| | |
|---|---|
| A despeza importou em . . . . . . . . . | 1.808:037$293 |
| Verificando-se, portanto, o *deficit* de . . . . | 1.407:879$787 |

A despeza foi assim realizada:

| | |
|---|---|
| Com o trafego . . . . . . . . . . . . | 532:817$301 |
| Com a construcção. . . . . . . . . . . | 1.275:279$938 |

Durante o anno de 1892 percorreram a linha 4320 trens, n'uma extensão de 156.488, sendo:

| | | | klm. |
|---|---|---|---|
| Trens de passageiros . . . . | 3.264, | percorrendo | 94996 |
| » mixtos . . . . . . . | 688 | » | 36390 |
| » de carga . . . . . . | 368 | » | 25102 |

O numero e percurso kilometrico de passageiros, bagagens, animaes e mercadorias, no anno de 1892, consta do seguinte quadro comparativo com igual movimento no anno de 1891.

| DESIGNAÇÕES | 1891 | 1892 |
|---|---|---|
| Numero de viajantes embarcados . . . . . . . . . | 307.762 | 441.[illegible] |
| » » » kilometros. . . . . . . . . . | 6.444.954 | 8.178.0[illegible] |
| » » » referidos á extensão total . . . . | 89.420 | 113.7[illegible] |
| Percurso médio de um viajante (em geral). . . . . . . | k<br>17 | k<br>1[illegible] |
| Numero de toneladas de bagagens e encommendas transportadas. . . . . . . . . . . . . . . . | t k<br>678.18[illegible] | t k<br>612.[illegible] |
| Numero de tonelada-kilometros de bagagens e encommendas. | 19.542 | 17.7[illegible] |
| Numero de toneladas de bagagens e encommendas referidos á extensão total. . . . . . . . . . . . . . . | 271 | 2[illegible] |
| Percurso médio de uma tonelada de bagagem e encommendas. | k<br>2[illegible] | k<br>2[illegible] |
| Numero de animaes transportados . . . . . . . . . | 2.784 | 2.80[illegible] |
| » » » kilometros . . . . . . . . . . | 111,666 | 10[illegible].721 |
| Percurso médio de um animal. . . . . . . . . . . | k<br>40 | k<br>3[illegible] |
| Numero de toneladas de mercadorias transportadas . . . | t<br>33.871 | t<br>37.[illegible] |
| » » » kilometros de mercadorias. . . . . | 1.469.857 | 1.678.3[illegible] |
| Percurso médio de uma tonelada de mercadorias.. . . . | k<br>43 | k<br>4[illegible] |
| Lotação de um carro de passageiros de 1ª classe.. . . | . . . . . . . | 44 |
| » » » » » » 2ª » .. . . | . . . . . . . | 60 |
| » » » » » animaes. . . . . . . . . . | . . . . . . . | 8 e 1[illegible] |
| » » » » » carga . . . . . . . . . . | . . . . . . . | [illegible].000 e 10.[illegible] |
| Percurso médio de um trem em geral . . . . . . . . | k<br>34 | k<br>3[illegible] |

O serviço da locomoção teve em 1892 maior desenvolvimento do que em 1891, não só em relação à tracção como ás officinas.

O chefe do serviço considera escasso o material rodante existente.

A estrada possue 19 locomotivas, 8 em bom estado, 2 em estado regular, 3 necessitando de grande reparação, 1 em montagem e 5 fóra le serviço, com 203 vehiculos.

Muitos serviços foram executados nas officinas do Recife e teve grande mpulso a construcção das officinas de Jaboatão, que se acham quasi concluidas.

A estrada tem 13 pontes, 16 pontilhões, 202 boeiros e 1 tunel. Todas estas obras acham-se em bom estado.

A vista do decreto n. 7055 de 20 de Outubro de 1878 e da lei n. 2240 le 31 de Outubro de 1879 foi celebrado accordo com o empreiteiro respectivo para substituir a parte do prolongamento de Garanhuns a Aguas-Bellas, por extensão igual na Estrada de Ferro do Recife a Caruarú.

A Estrada de Ferro de Caruarú teve principio em Outubro de 1881, sendo a sua primeira secção creada em Maio de 1880.

Declara o director da estrada que os trabalhos para conclusão das obras attingem a importancia de 3.856:025$371 e que até Dezembro de 1894 poderão estar concluidas a 2ª, 3ª e 4ª secções e aberto o trafego até S. Caetano da Raposa, estendida a linha até Bello Jardim, podendo ser então iniciados o ramal da Gloria de Goitá e a exploração de Pesqueira até Alagôa de Baixo.

## Estrada de Ferro Paulo Affonso

A extensão da linha é 116 kilometros.

A receita da Estrada durante o anno de 1892:

| | |
|---|---|
| Foi de. . . . . . . . . . . . . . . | 93:886$094 |
| E a despeza de . . . . . . . . . . . . | 138:094$996 |
| *Deficit*. . . . . . . . . . . . . . . | 44:208$055 |

Comparada a receita de 1891, que foi de 73:204$190 com a de 1892, já indicada, verifica-se uma differença, para mais, de 20:682$742 na do ultimo anno, isto é: um augmento de 28 %.

Para tal augmento contribuiram a maior quantidade de mercadorias transportadas e as modificações feitas por ordem do Governo nas tarifas

da Estrada, attenta a grande quantidade de sal levada para o alto S. Fran-cisco.

Por outro lado: comparando a despeza em 1891 — 141:497$360 com a de 1892 — 138.094$996, nota-se a differença, para menos, de 3:402$364. Convem aqui notar que si a Estrada de Paulo Affonso, como empreza industrial, só tem produzido *deficits* annuaes, como meio de transporte, custeado pelo Estado, ligando o baixo ao alto S. Francisco é e será sempre uma obra de alto alcance, verdadeira barreira opposta á emigração dos povos ribeirinhos do alto S. Francisco que, acossados pelas seccas, preferirão vir a Tatolá, certos de encontrarem ahi os generos de primeira necessidade para sua subsistencia transportados pela ferro-via com o modico frete de 60 reis por tonelada-kilometro.

A receita proveio das seguintes verbas:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . . | 578$400 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 4:044$460 |
| » » 3ª » . . . . . . . . . . | 2:175$500 |
| Telegrammas. . . . . . . . . . . . | 548$000 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . | 357$500 |
| Bagagem e encommendas. . . . . . . . | 493$460 |
| Sal . . . . . . . . . . . . . . . | 49:396$160 |
| Cereaes do paiz. . . . . . . . . . . | 12:037$460 |
| Mercadorias estrangeiras . . . . . . . . | 4:289$040 |
| Aguardente . . . . . . . . . . . . | 1:938$210 |
| Assucar. . . . . . . . . . . . . . | 102$660 |
| Café. . . . . . . . . . . . . . . | 110$440 |
| Diversas (importação) . . . . . . . . | 1:245$830 |
| Couros. . . . . . . . . . . . . . | 8:275$780 |
| Fumo . . . . . . . . . . . . . . | 1:904$580 |
| Algodão. . . . . . . . . . . . . . | 19$180 |
| Diversas (exportação) . . . . . . . . . | 796$900 |
| Armazenagem. . . . . . . . . . . . | 175$440 |
| Rendas diversas. . . . . . . . . . . | 2:635$520 |
| Dita eventual. . . . . . . . . . . . | 379$184 |
| Fornecimento dos empregados pelo almoxarifado. | 656$357 |
| Aluguel de proprios nacionaes. . . . . . . | 875$500 |
| Renda arrecadada . . . . . . . . . . | 93:035$561 |
| A ser cobrada pelo Ministerio da Marinha. . . | 4$500 |
| » » » Governador de Pernambuco . | 758$880 |
| » » » » » Alagôas. . . | 88$000 |
| Total. . . . . . | 93:886$941 |

O serviço do trafego correu regularmente, sendo feito por 142 trens, a saber:

| | |
|---|---|
| Especiaes | 3 |
| Mixtos | 109 |
| de carga | 247 |
| de lastro | 43 |

Os trens percorreram 46.365 kilometros em 2.610 horas ou 17,760 klm em média por hora.

O percurso medio dos trens foi de 112,336 klm.

Os carros, em numero de 258, percorreram 28630 kilometros.

A composição média dos trens foi de 12,74 carros wagões, sendo 9,18 carregados, 3,56 vazios.

Os trens consumiram 1.245.304 t kgr. de lenha.

O movimento da linha foi este:

| | | |
|---|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | | 383 ½ |
| » » 2ª » | | 3.087 ½ |
| » » 3ª » | | 3.235 |
| Telegrammas | | 541 |
| Animaes | | 355 |
| | | t kgr. |
| Bagagem e encommendas | | 18.991 |
| Mercadorias | | 6.820.468 |

Sendo:

| | | |
|---|---|---|
| | | t kgr. |
| Importados, | sal | 3.563.500 |
| » | cereaes | 1.986.600 |
| » | mercadorias estrangeiras | 233.819 |
| » | aguardente | 131.941 |
| » | assucar | 7.301 |
| » | café | 8.896 |
| » | diversos | 113.834 |
| Exportados | couros | 536.406 |
| » | fumo | 137.662 |
| » | algodão | 2.949 |
| » | diversos | 97.559 |

Correu com regularidade o serviço de locomoção, despendendo-se 7:960$611.

Com a conducção dos trens despendeu-se 10:792$517.

As officinas da estrada continuam a prestar bons serviços.

Sobe a 5:733$726 a despeza com a fabrica, concerto, limpeza e lubrificantes para machinas e ferramentas e com o combustivel para a machina motora.

Em 1892 foram feitas 15 fundições.

O estado da linha tem sido consideravelmente melhorado.

Em conservação da via permanente realizaram-se trabalhos mais que ordinarios, além dos communs de nivelamento, lastro, limpeza de vallas, boeiros e pontilhões, pinturas, substituições de dormentes, postes telegraphicos e trilhos, etc. taes como alargamento de aterros, contrafortes e pilares em pontes, construcções de boeiros novos, obras complementares nas officinas, abrigo de machinas e outras.

As despezas feitas com esses serviços constam do quadro seguinte:

| ESPECIFICAÇÕES | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Administração e Escriptorio. . . . . . . . . | 2:080$156 | 91$838 | 2:1[illegible] |
| Via permanente, lastro e dormentes. . . . . . | 21:169$458 | 8:616$609 | 29:78[illegible]$067 |
| Policia da linha. . . . . . . . . . . . . | 1:845$500 | . . . . . | 1:845$500 |
| Pontes e pontilhões e boeiros . . . . . . . . | 1:820$910 | 1:830$876 | 3:651$788 |
| Estações e edificios. . . . . . . . . . . . | 576$810 | 543$751 | 1:125$5[illegible] |
| Reconstrucção da linha telegraphica. . . . . . | 570$400 | 635$336 | 1:205$33[illegible] |
| Obras novas. Deposito de vehiculos de Jatobá. . . | 1:552$930 | 1:501$581 | 3:053$511 |
| Deposito de combustivel em Piranhas. . . . . . | 770$180 | 541$110 | 1:311$590 |
| Total. . . . . | 30:304$944 | 13:768$403 | 44:163$347 |

# Estrada de Ferro de Porto Alegre á Uruguayana

## TRAFEGO

Até 31 de Dezembro de 1892 a extensão da linha em trafego era de 377 kilometros.

Em Maio de 1893 espera o chefe do serviço que serão abertas ao trafego provisorio as estações de S Gabriel, S. Sebastião e Touro Passo

a 76 kilometros de Cacequy, a 2ª a 37 de Bagé, a 3ª a 54 de Uruguayana.

| | |
|---|---|
| No exercicio passado a receita desta estrada de ferro foi de. . . . . . . . . . . | 1.364:617$242 |
| E a despeza de . . . . . . . . . . . . | 1.327:828$824 |
| Verificando-se o saldo de . . . . . | 36:788$418 |

A média da receita mensal foi de 113:718$103.

A média da receita por kilometro foi de 3:619$674

A média da despeza mensal foi de 110:652$402, e a da despeza por kilometro de 3:522$092.

Torna-se digno de ser aqui notado o facto de ter sido o anno de 1892 o primeiro em que a Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana apresentou saldo.

Entregue ao trafego em 1883 o primeiro trecho da referida estrada, sua — receita e despeza —, até 1891, consta do seguinte quadro:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| [1] . . . . . . . . . . . . | 73:957$761 | 277:633$204 | 203:675$443 |
| . . . . . . . . . . . . . | 239:132$155 | 400:036$863 | 160:904$708 |
| . . . . . . . . . . . . . | 297:956$001 | 392:000$[illegible] | 94:044$908 |
| . . . . . . . . . . . . . | 441:016$194 | 509:916$544 | 68:900$350 |
| . . . . . . . . . . . . . | 483:786$453 | 652:424$057 | 165:637$604 |
| . . . . . . . . . . . . . | 530:401$867 | 712:633$670 | 182:228$803 |
| . . . . . . . . . . . . . | 502:179$008 | 663:341$266 | 161:162$168 |
| . . . . . . . . . . . . . | 603:821$341 | 818:255$862 | 214:434$521 |
| . . . . . . . . . . . . . | 956:914$275 | 977:417$672 | 20:503$397 |

Nos primeiros annos do trafego as verbas de despezas de conservação dos novos trechos de linha eram satisfeitas pelo credito da construcção. Nesses annos e nos seguintes até 1891, inclusive, despezas com a 1ª Divisão foram attendidas pelo mesmo credito, o que cessou em 1892. O quadro comparativo exposto prejudica as vantagens obtidas em 1892.

[1] Em 10 mezes.

e, pára que a comparação seja feita em igualdade de condições, o q[illegible] que adeante vai, contém os dados devidamente corrigidos com a i[illegible] dessa despeza nos annos de 1888, 1889, 1890 e 1891, repre[illegible] exactamente os dados que devem ser comparados:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT | S[illegible] |
|---|---|---|---|---|
| 1888 . . . . . . . . . . . . | 530:404$687 | 754:750$128 | 224:345$231 | |
| 1889 . . . . . . . . . . . . | 502:179$098 | 710:717$657 | 208:538$559 | |
| 1890 . . . . . . . . . . . . | 603:821$341 | 894:516$715 | 290:695$374 | |
| 1891 . . . . . . . . . . . . | 959:796$011 | 1 055$393$525 | 95:597$514 | |
| 1892 . . . . . . . . . . . . | 1.361:617$242 | 1.327:828$824 | . . . . . | [illegible] |

Durante o anno de 1892 circularam na linha os seguintes trens [illegible] natureza, numero e percurso indicados:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Trens de passageiros. . . . . . . . . | 385 | — | 115.465 |
| » mixtos . . . . . . . . . . . | 394 | — | 82.518 |
| » de cargas . . . . . . . . . . | 186 | — | 47.667 |
| » facultativos. . . . . . . . . . | 570 | — | 88.129 |
| » especiaes por conta de particulares e dos Governos Federal e Estadoal. | 392 | — | 64.019 |
| » em serviço da linha em trafego. . . | 666 | — | 30.729 |
| » » » de lastro (Via permanente). | 486 | — | 30.786 |
| | 3.079 | — | 459.313 |

O percurso das locomotivas em serviço do trafego e do lastro [illegible] 1892, foi este:

| | klm. |
|---|---|
| Em serviço do trafego. . . . . . . . . . | 397.798 |
| » » do lastro . . . . . . . . . . | 30.786 |
| » » da linha em trafego. . . . . . . | 30.729 |
| Total. . . . . . . . | 459.313 |

O percurso dos carros e vagões no mesmo periodo foi o q[illegible] segue:

| | klm. |
|---|---|
| Em serviço do trafego. . . . . . . . . | 2.735.64[illegible] |
| » » do lastro . . . . . . . . . . | 279.4[illegible] |
| Total . . . . . . . . . . . . | 3.015.06[illegible] |

O numero de passageiros transportados foi de 48.081.

O imposto de transito produzio 17:855$170.

A quantidade de mercadorias transportadas foi de 43.013.323 kilogs; ıgagens e encommendas 579.590, vehiculos 55, valores 2.116:300$000.

Por conta do Governo da União 550.120 kilogs. de mercadorias, .808 em bagagens e encommendas e seis vehiculos; e por conta do erno do Estado 35.280 kilogs. de mercadorias, 9225 de bagagens e ›mmendas e, finalmente, por conta da construcção 121.198 kilogs. de cadorias e 2580 ditos de bagagens e encommendas.

Foram importados 1687 animaes, além de 197 por conta do Governo da ĭo, 49 do Governo do Estado, 1 da construcção e 3 da linha em trafego.

Expediram-se 8207 telegrammas, por conta de particulares, e 2.600 rentes ao serviço publico.

A estrada possue 34 locomotivas e 249 carros de diversas especies.

O chefe do serviço orça em 3.386:954$113 a despeza para o proximo ·cicio de 1894.

## PROLONGAMENTO

Durante o anno de 1892 os trabalhos da construcção não correram a regularidade que seria para desejar, em consequencia das constantes turbações da ordem publica no estado do Rio Grande do Sul, e tambem ı exiguidade do credito votado para as respectivas despezas.

Os trabalhos feitos são representados por preparação do leito, obras ırte, descarga e transporte de material metallico, assentamento da via nanente, montagem, cravação e pintura de pontes e fornecimento de mentes.

Os trabalhos do leito e obras de arte realizados em 1892 importaram 1.697:125$634, a saber:

| | |
|---|---|
| Preparatorios. . . . . . . . . . . . . | 713$761 |
| Movimento de terras. . . . . . . . . . | 583:537$686 |
| Obras de arte. . . . . . . . . . . . . | 1.151:874$187 |

Esses trabalhos foram executados pelos empreiteiros Drumond, Passos Comp. e Carlos Alegre.

Desde o principio da construcção até o fim do ultimo exercicio de-
pendeu-se com os trabalhos do prolongamento a quantia de 5.723:987$[illegible]
a saber :

| | |
|---|---|
| Trabalhos preparatorios . . . . . . . . . | 5:198$471 |
| Movimento de terras. . . . . . . . . . | 2.507:254$648 |
| Obras de arte . . . . . . . . . . . . | 3.211:534$586 |
| A 31 de Dezembro findo a extensão do leito prompto era (com interrupções) de . . . | klm 395,657 |
| Restando concluir . . . . . . . . . . . | 64,971 |
| Total. . . . . . | k 460,628 |

O seguinte quadro mostra as obras de arte, promptas, em constru-
ção e por encetar :

| DESIGNAÇÃO | PROMPTAS | EM CONSTRUCÇÃO | PROMPTAS E EM CONSTRUCÇÃO | POR ENCETAR | TOTA[illegible] |
|---|---|---|---|---|---|
| Pontes . . . . | 59 | 34 | 93 | 33 | [illegible] |
| Pontilhões . . . | 123 | 30 | 153 | 89 | [illegible] |
| Boeiros . . . . | 820 | 31 | 851 | 194 | [illegible] |
| Muros de arrimo. | 4 | . . . . . . | 4 | . . . . . . | |
| | 1.006 | 95 | 1.101 | 316 | [illegible] |

As principaes pontes, já promptas, são :

Inhanduhy, 90 metros, tres vãos, de 20, 30 e 20 metros.

Carumbé, 70 metros, vãos de 10, 50 e 25 metros.

Vaccacahy, (junto ao passo do Pedroso), 80 metros, tres vãos de 15, 50 [illegible]
metros.

Idem (junto ao passo do do Pinto) 50m, e 3 vãos (quasi prompta).

Paredão, 50 metros, montada a superstructura metallica.

Pirahysinho, 40 metros, montando-se a superstructura metallica.

Jacaré, 40 metros, montada a superstructura metallica.

Tres Divisas, 30 metros, idem.

Areal de Divisa, 40 metros, idem.

Areal do Cacequy, 25 metros, idem.

Imbahá, 31 metros, idem, obliqua.

Salso, 25 metros, idem.

Santa Tecla, 22 metros, viaducto sobre uma rua de Bagé.

Arealsinho, 20 metros, montada a superstructura.

Santa Maria, 25 metros, viaducto de inundação.

Fonseca, 20 metros, montada a superstructura.

Logo após a terminação do exercicio ficou concluida a segunda ponte obre o rio Vaccacahy, com tres vãos, medindo 100 metros, sendo dous le 25 metros e um de 50 metros.

Durante o anno de 1892 concluiram-se 116 córtes, dos quaes quatro stavam abertos em caixão no anno anterior; abriram-se em caixão 66 ue estavam em trabalhos no anno anterior e atacaram-se 22 córtes novos. Concluiram-se 247 aterros e atacaram-se 66 aterros novos.

No dito anno concluiram-se as seguintes obras de arte novas:

| | |
|---|---|
| Boeiros. . . . . . . . . . . . . . . . . | 172 |
| Pontilhões . . . . . . . . . . . . . . . | 50 |
| Pontes. . . . . . . . . . . . . . . . . | 36 |
| Muros de arrimo. . . . . . . . . . . . . | 2 |
| Total. . . . . . | 260 |

Com relação aos trabalhos do assentamento da via-permanente e rabalhos connexos, foram assentadas as pontes metallicas do Areal do Cacequy, de 25 metros de vão, Areal da Divisa de 40 metros, Paredão de 50 metros, Arealsinho de 20 metros, Jacaré de 40 metros, tendo duas pontes de descarga uma de 10 metros e outra de 25 metros, Tres Divisas le 30 metros com uma ponte de descarga de 15 e duas de 10 metros, além le varios pontilhões de 3 e 5 metros. Encetou-se o assentamento da via-permanente em tres pontos differentes:

1.° Uruguayana por Alegrete;

2.° Cacequy por S. Gabriel;

3.° Bagé por S. Gabriel.

No fim do anno o resultado foi este:

| | klm |
|---|---|
| Cacequy a S. Gabriel . . . . . . . . . . . . | 11,643 |
| Bagé a S. Gabriel. . . . . . . . . . . . | 7,265 |
| Uruguayana a Alegrete. . . . . . . . . . . | 26,300 |
| Total geral. . . . . . | 46,208 |

Estes trabalhos importaram em 70:551$043.

Os empreiteiros transportaram dos portos de descarga aos pontos e partida das respectivas empreitadas 12.018,361 t de material metalico para a via-permanente, superstructuras de pontes e material rodante.

Com este serviço despendeu-se 408:547$188.

O chefe do serviço orça as despezas com o prolongamento, no vi[illegible]douro exercicio (1894) em 5.200:000$000.

## Estrada de Ferro do Rio d'Ouro

No ultimo relatorio a conta do capital representou 1.363:021$292.

No ultimo exercicio ficou elevada a 162:767$033, com o seguinte a[illegible]crescimo :

| | |
|---|---|
| Prolongamento da estrada até a estação do rio S. Pedro. . . . . . . . . . . . | 173:187$932 |
| Estação do rio S. Pedro . . . . . . . . . | 14:388$650 |
| Melhoramento e transformação da via-permanente, obras novas e grandes reparações. . | 212:168$889 |
| | 399:745$471 |

A extensão em trafego é de 82080 metros, não contando 6436 metros [illegible] ramal da Penha, que ainda está em serviço exclusivo das obras da 3ª linha da canalisação de 0,80 e 2837 metros de desvios concedidos a particulares.

No exercicio de 1891 era de 66039 metros.

Não foi renovado o accôrdo de trafego mutuo com a Companhia [illegible] S. Christovão e desde 1° de Dezembro está em vigor novo horario, sem reclamações, apezar das difficuldades pela insufficiencia do material.

As locomotivas estão em máo estado ; ficando duas em serviço extraordinario da 3ª linha de 0,80 e duas em grande reparação.

No ultimo quinquennio o movimento da receita e despeza foi o seguinte :

| | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| 1888. . . . . . . . . . . . . | 97:010$142 | 13[illegible]:420$125 | . . . . . . | 39:4[illegible] |
| 1889. . . . . . . . . . . . . | 186:914$559 | 142:623$165 | 44:291$394 | |
| 1890. . . . . . . . . . . . . | 191:78[illegible]$278 | 186:619$549 | 5:169$729 | |
| 1891. . . . . . . . . . . . . | 235:770$215 | 233:420$135 | . . . . . . | 27:[illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . | 239:304$253 | 346:963$495 | . . . . . . | 107:[illegible] |

O excesso das despezas do custeio explica-se naturalmente pelo augmento dos salarios e do preço dos materiaes, proveniente da baixa de cambio.

O desenvolvimento do trafego foi muito difficultado, pela insufficiencia do material rodante.

A receita arrecadada importou em 139:056$550, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| 20.737 passagens de 1ª classe. . . . . . | 17:289$700 |
| 70.506 » » 2ª » . . . . . . . | 31:346$800 |
| 974.282 kilog. de bagagens . . . . . . | 10:144$600 |
| 2.445.176 » » mercadorias . . . . . | 56:568$780 |
| Animaes e vehiculos . . . . . . . . . . | 686$020 |
| Impostos . . . . . . . . . . . . . . . | 2:576$000 |
| Telegrammas. . . . . . . . . . . . | 556$000 |
| Descargas, trens especiaes e wagões fretados. . | 19:888$550 |
| | 193:056$550 |

A despeza no mesmo exercicio importou em 346:963$405, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Escriptorio central. . . . . . . . . . | 22:342$817 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 76:798$936 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . | 185:145$167 |
| Via-permanente. . . . . . . . . . . | 62:676$485 |

A relação da despeza para a receita foi de 144 % e o *deficit* de 07:659$152 é explicavel pela baixa de cambio, tendo-se conservado as mesmas tarifas, e pelo serviço que a estrada presta ás obras do abastecimento d'agua, de que é auxiliar.

As despezas de tracção importaram em 118:902$146, consumindo 2128 toneladas de carvão, e sendo de 147.068 kilometros o percurso total dos trens.

O custo kilometrico, incluindo todas as despezas de tracção, importou em média 836 réis.

A importancia dos materiaes em deposito em 31 de Dezembro de 1891 era de 51:806$100. Entraram no ultimo exercicio 338:758$537, e sahiram 341:531$865, ficando, portanto, o saldo de 49:032$772.

# Estrada de Ferro de Sobral

A extensão total da estrada em trafego é a mesma desde 1883, 128$^{klm}$,920, assim distribuidos :

| | |
|---|---|
| De Camocim a Granja. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 24,425 |
| Da Granja a Angico . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 19,355 |
| De Angico a Pitombeiras. . . . . . . . . . . . . . . . | 35,353 |
| De Pitombeiras a Massapé . . . . . . . . . . . . . . . | 27,187 |
| De Massapé a Sobral . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 22,600 |

| | |
|---|---|
| A receita geral da estrada em 1892 foi de. . . . | 82:459$928 |
| A despeza de custeio de . . . . . . . . . . . | 148:614$485 |
| *Deficit* . . . . . . . . . . | 66:154$557 |
| menor do que em 1891 de. . . . . . . . . . | 10:377$977 |

A relação, por cento, da despeza para a receita é de 180,226.

A receita por kilometro em trafego foi de 639$620, a de trem-kilometro 1$597 e a de vehiculo de 155.

O presente quadro mostra, desde 1881, quando foi inaugurada a 1ª estação da estrada, qual a receita annual do trafego total e por kilometro de extensão média de linha.

| ANNOS | EXTENSÃO MÉDIA EM KILOMETRO | RECEITA | |
|---|---|---|---|
| | | TOTAL | POR KILOMETRO |
| | Kilometros | | |
| 1881. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 56,480 | 23:741$400 | [illegible] |
| 1882. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 103,320 | 52:954$844 | [illegible] |
| 1883. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 81:508$741 | [illegible] |
| 1884. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 63:907$105 | [illegible] |
| 1885. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 50:431$145 | [illegible] |
| 1886. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 43:734$458 | [illegible] |
| 1887. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 67:397$270 | [illegible] |
| 1888. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 61:178$263 | [illegible] |
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 110:750$504 | [illegible] |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 93:050$370 | [illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 65:580$087 | [illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 128,920 | 82:459$928 | [illegible] |

O movimento geral e receita do trafego, com exclusão dos impostos arrecadados, consta do seguinte quadro comparativo entre os annos de 1891 e 1892.

| VERBAS DE RECEITA | Em 1892 | | Em 1891 | |
|---|---|---|---|---|
| | QUANTIDADE | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO |
| Passagens . . . . . . . . . . | 13.901,5 | 16:762$550 | 11.658,0 | 16:263$700 |
| Bagagens e encommendas. . . . | 206.513 | 525$020 | 185.393 | 474$230 |
| Animaes. . . . . . . . . . . | 2.751 | 3:231$590 | 936 | 1:306$630 |
| Mercadorias . . . . . . . . | 4.368.641 | 53:335$040 | 4.561.578 | 41:783$280 |
| Armazenagem. . . . . . . . . | . . . . . . | 4$970 | . . . . . . | 5$880 |
| Trens especiaes . . . . . . . | . . . . . . | 305$000 | . . . . . . | 150$000 |
| Telegrapho. . . . . . . . . | . . . . . . | 6:103$500 | . . . . . . | 3:897$500 |
| Multas . . . . . . . . . . | . . . . . . | 157$358 | . . . . . . | 46$755 |
| Rendas diversas . . . . . . . | . . . . . . | 1:188$100 | . . . . . . | 1:352$112 |
| Totaes . . . . . . . . | . . . . . . | 82:459$928 | . . . . . . | 65:580$087 |

Da importancia de 82:459$928 foi arrecadada a quantia de 80:379$890 e, tendo sido de 63:349$937 a receita arrecadada em 1891, nota-se que houve em 1892 na renda propria da estrada o augmento de 17:029$961, proveniente do transporte de mercadorias e exportação de animaes.

As receitas de 1889 e 1890, quando o Ceará luctava com a secca, destacam-se como as maiores; aquella de 116:000$ e esta de 93:000$, estão áquem da de 1892, que elevou-se a 80:379$898, ao passo que em 1889 foi apenas de 52:250$334 e em 1890 de 62:913$530, consistindo o excedente em transportes e mais serviços por conta do Governo.

Foi, pois, a receita de 1892 realmente a maior que tem tido a Estrada de Ferro de Sobral.

As differentes verbas de receita comparadas com o total dão as seguintes relações por cento :

| | Em 1891 | Em 1892 |
|---|---|---|
| Passageiros. . . . . . . . . . . . | 24.799 | 20.329 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . | 0.723 | |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . | 07 | 0637 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . | 2.450 | 3.980 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . | 63.714 | 64.681 |
| Trens especiaes. . . . . . . . . . | 0.008 | 0.006 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . | 0.229 | 7.409 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . | 5.944 | 0.190 |
| Rendas diversas . . . . . . . . . | 0.071 | 0.479 |
| | 2.062 | 2.289 |
| | 100.000 | 100.000 |

| | |
|---|---|
| A despeza total no anno de 1892 foi de . . . . . | 148:614$485 |
| Por kilometro, em trafego . . . . . . . . . . | 1:152$765 |
| Dita por trem kilometro. . . . . . . . . . . | 2$879 |
| Dita por vehiculo kilometro . . . . . . . . . . | $279 |

A despeza está assim discriminada e comparada com a do anno anterior :

| DIVISÕES | DESPEZA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | | | POR KILOMETRO EM 18[illegible] |
| | | | Em 1891 | Em 1892 | RELAÇÃO POR CENTO EM 1892 | |
| Administração central. . . . | 31:195$427 | 987$290 | 31:747$963 | 32:182$717 | 21,655 | [illegible] |
| Trafego . . . . . . . . . | 38:150$094 | 976$600 | 38:323$970 | 39:126$694 | 26,228 | [illegible] |
| Locomoção . . . . . . . . | 30:596$388 | 11:902$856 | 38:161$548 | 42:499$244 | 28,597 | [illegible] |
| Via permanente . . . . . . | 32:242$150 | 2:563$680 | 33:879$160 | 34:805$830 | 23,420 | [illegible] |
| | 132:184$059 | 16:430$426 | 142:112$641 | 148:614$485 | 100,000 | 1:152$[illegible] |

A despeza para 1894 é orçada pelo chefe do serviço em 265:126$332.

Seis foi o numero de trens ordinarios que semanalmente percorre-

ram a estrada e todos mixtos, e 534 o total com o percurso de 51.602.627; attingindo a 6.288 o de vehiculos correspondentes.

Com os serviços inherentes ao escriptorio, trens, estações, telegrapho, despendeu-se a quantia de 39:126$694.

As officinas da estrada funccionaram regularmente.

Com os serviços de locomoção, reparação em material rodante, concerto e fabricação de ferramentas, combustivel, lubrificantes, etc., despendeu-se 42:499$244.

Nivelaram-se diversos trechos da linha na extensão de 85.152.000 metros e lastraram-se outros na de 43.438.000 metros com o emprego de 3.839$^{m3}$,00 de terra e cascalho.

Reforçaram-se diversos aterros na extensão de 3.332.000 metros com o emprego de 2.101$^{m3}$,000 de terra e cascalho.

Construiram-se vallas e valletas na extensão de 15.277.000 metros, extrahindo-se de terra 359$^{m3}$,500, e desobstruiram-se outros na de 34.855.000 metros.

Concluiu-se a 31 de Dezembro de 1892 a construcção da nova estação do Riachão, no kilometro 65,5.

Fizeram-se pequenos reparos na estação de Camocim e nos respectivos armazens de cargas, deposito de machinas, escriptorio do chefe da 3ª divisão, officinas e casa do agente.

Construiu-se no kilometro 65,5 (Riachão) um pequeno açude para alimentação das locomotivas.

A despeza com a conservação da via permanente e edificios importou em 34:805$830.

A estrada possue 69 proprios em bom estado.

A extensão da linha preparada, no trecho do Ipú, a entregar ao trafego, é de 87$^{k}$,640, a saber:

| | |
|---|---|
| De Sobral ao Cariré . . . . . . . . . . . . . | 33,030 |
| De Cariré a Santa Cruz . . . . . . . . . . . | 26,280 |
| De Santa Cruz a Ipú . . . . . . . . . . . . . | 27,790 |

A 10 de Setembro de 1892 inaugurou-se a linha telegraphica entre as cidades de Sobral e Ipú na extensão de 87$^{k}$,640.

Durante o anno de 1892 despendeu-se com a construcção do trecho do Ipú a quantia de 99:295$647, assim distribuida:

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . | 86:916$786 |
| Material . . . . . . . . . . . . . . | 12:378$863 |

O director da estrada pede um credito de 30:000$ para os estudos do prolongamento do Ipú a Caracheus, na extensão de 110 kilometros.

## Estrada de Ferro Sul de Pernambuco

### ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

A 8 de Junho tomou posse do cargo de director-engenheiro-chefe o engenheiro José Joaquim Rodrigues de Saldanha Junior, chefe de locomoção da mesma estrada, para aquelle logar nomeado a 27 de Maio.

O escriptorio central, que, por conveniencia do serviço, fôra removido para Recife, restabeleceu-se em Palmares, provisoriamente na Escola Benjamim Constant, da Villa Operaria construida pela estrada, emquanto não ficar concluido o edificio apropriado.

### TRAFEGO

Durante o anno esteve em trafego toda a linha. Com a extensão de 146,420 kilometros, é servida por quinze estações, cujas extremas, Una e Garanhuns, teem a differença de nivel de 748 metros.

O quadro que segue-se dá a lista, as situações relativas e as altitudes das estações.

| ESTAÇÕES | DISTANCIA A' ESTAÇÃO INICIAL | DISTANCIAS RESPECTIVAS | ALTITUDES |
|---|---|---|---|
| Una | ...... | ...... | m. 118.715 |
| Boa-Sorte | k m 9.000 | k m 9.000 | 130.800 |
| Catende | 17.702 | 8 702 | 153.000 |
| Jaqueira | 31.010 | 13.308 | 185.000 |
| Colonia | 33 568 | 2.558 | 189.000 |
| Marayal | 39.083 | 5.515 | 215.600 |
| Barra | 49.958 | 10.902 | 236.000 |
| S. Benedicto | 58.982 | 8.997 | 368.600 |
| Quipapá | 72.640 | 13.658 | 427.473 |
| Agua Branca | 84.923 | 12.283 | 563.433 |
| Glicerio (entroncamento do ramal á Imperatriz) | 90.000 | 5.077 | 520.192 |
| Canhotinho | 102.904 | 12.904 | 497.273 |
| Angelim | 118.030 | 15.136 | 647.300 |
| S. João | 128.783 | 10.723 | 619.900 |
| Garanhuns | 143.420 | 16.937 | 836.300 |

Percorrendo 183.456 kilometros, circularam na linha 1517 trens, sendo 742 de passageiros e 775 de carga, ou 158 trens e 17.132 klms. de percurso mais do que em 1891.

A mais do que em 1891 subiu tambem o numero dos transportes effectuados, elevando-se de cerca de 10 % o de passageiros e de 30 % o de animaes, e a tonelagem das mercadorias e bagagens igualmente de 30 por cento.

Incluido o imposto de transito, que produziu 8:379$, a receita do trafego no anno foi de 380:546$740, correspondendo o seu augmento sobre a de 1891 a 55,6 %.

O quadro seguinte demonstra a progressão da receita da estrada desde a inauguração de seu primeiro trecho. Nelle está incluido o producto do imposto de transito e excluida a importancia dos transportes por conta do Governo.

| ANNOS | EXTENSÃO EM TRAFEGO | RECEITA | DIFFERENÇA SOBRE O ANNO ANTERIOR |
|---|---|---|---|
| | k m | | |
| 1882 . . . . . . . . . . . . | 18.000 | 1:707$940 | |
| 1883 . . . . . . . . . . . . | 31.000 | 31:922$300 | + 33:21[illegible] |
| 1884 . . . . . . . . . . . . | 59.000 | 77:546$870 | + 42:62[illegible] |
| 1885 . . . . . . . . . . . . | 103.000 | 100:113$250 | + 22:566$3[illegible] |
| 1886 . . . . . . . . . . . . | 103.000 | 156:290$150 | + 56:176$[illegible] |
| 1887 . . . . . . . . . . . . | 146.420 | 163:703$190 | + 7:413$0[illegible] |
| * 1888 . . . . . . . . . . . | 146.420 | 186:142$260 | + 23:43[illegible] |
| 1889 . . . . . . . . . . . . | 146.420 | 191:026$200 | + 4:883$[illegible] |
| 1890 . . . . . . . . . . . . | 146.420 | 180:078$230 | — 10:017$[illegible] |
| 1891 . . . . . . . . . . . . | 143.420 | 232:480$[illegible]20 | + 51:511$[illegible] |
| 1892 . . . . . . . . . . . . | 143.420 | 359:938$[illegible]00 | +127:478$[illegible] |

Foi de 594:017$343 a despeza total do trafego, cabendo 223:373$96[illegible] a pessoal e a material 370:643$376, tendo diminuido aquella em relação á do anno anterior e augmentado esta ultima.

O *deficit* assim verificado é, comtudo, inferior de 63 % ao de 1891 e, a julgar pelo desenvolvimento que vão tendo a agricultura e a industria, é de esperar-se a sua anullação dentro de poucos annos, com as tarifas ora em vigor.

O serviço de transporte de passageiros desempenhou-se regularmente: não tanto, porém, o de mercadorias, no tempo da safra, devido a deficiencias de material rodante em parte e principalmente á agglomeração de cargas nas estações da estrada, á espera de conducção na do Recife ao S. Francisco. Junto da administração desta via ferrea teem sido envidados esforços, e continuam, pela regular satisfação das necessidades do transporte das respectivas zonas.

Parece ao director da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco que a encampação será de grande vantagem.

---

* De 10 de Julho de 1883 a 22 de Dezembro do mesmo anno esteve suspenso o trafego entre as estações de Angelim e Garanhuns (12 kilometros).

## LOCOMOÇÃO

O percurso total das locomotivas foi, durante o anno, de 231.252 kilometros.

A despeza total com lubrificantes e combustivel foi de 113:369$986, tocando aos trens de passageiros e de carga 67 °/₀ e aos de serviço e outros não retribuidos 33 °/₀ dessa importancia.

Em razão do desenvolvimento que vai tendo nesta estrada toda a especie de transportes, torna-se deficiente o seu material rodante, e requer não só a acquisição de novo, como de sobresalentes para as reparações, contribuindo tambem para isso a abertura do ramal de Glicerio ao trafego, o que não tardará muito a ter logar.

## CONSERVAÇÃO DA LINHA

### LINHA E EDIFICIOS

Acham-se em bom estado a linha e edificios, tendo sido feitas as reparações, reconstrucções e obras novas necessarias.

Foram empregados 9830 metros de trilhos, sendo 3870 em substituições e 5960 em linhas auxiliares novas e 45.000 dormentes.

## TELEGRAPHO

O serviço foi executado satisfactoriamente, transmittindo-se 10.056 telegrammas, dos quaes 4682 particulares renderam 4:571$600.

## CONSTRUCÇÃO

### RAMAL DE GLICERIO Á UNIÃO

Anteriormente denominado de Paquevira (Pernambuco) á Imperatriz (Alagoas), acha-se todo em construcção nos seus 47,315 klm. e é de esperar seja dado a trafego antes do fim do corrente anno. A importancia dos serviços feitos pelo empreiteiro respectivo chegou a 644:173$768.

### TIMBAÚBA AO PILAR

Dos 43 kilometros que mede este ramal ligando os Estados de Pernambuco e Parahyba acham-se em execução por empreitada os 10 primeiros e dos restantes fazendo-se no escriptorio os projectos. Importaram as obras executadas em 38:338$501.

### GUARABIRA A NOVA-CRUZ

Liga este ramal o Estado da Parahyba ao do Rio Grande do Norte e mede 53,157 kilometros de extensão. Tem promptos para serem entregues á construcção os 10 primeiros kilometros e os demais em locação e revisão.

### MULUNGU' A CAMPINA GRANDE

Acha-se projectada a linha toda, com a extensão de 59.736 kilometros.

### RAMAL DO BOM CONSELHO

Continúa em estudo o projecto desta linha, sendo possivel a mudança do seu ponto de entroncamento, si se verificarem vantagens em tal solução.

A despeza total foi: com pessoal 293:547$270 e com material 52:768$577.

Entre os annexos encontrareis sob a lettra F o Relatorio especial dos serviços desta estrada em 1892.

# ESTRADAS DE FERRO FISCALISADAS PELO GOVERNO FEDERAL

## REPARTIÇÃO FISCAL

**Condições geraes.**— O decreto n. 1164 de 9 de Dezembro de 1892 reorganizou o systema de fiscalisação das estradas de ferro geraes, passando a Repartição de Fiscalisação a denominar-se Inspectoria Geral das Estradas de Ferro.

Reduzindo cargos e completando a instituição com as secções graphica da estatistica, essa reforma veio melhorar as condições economicas organicas do apparelho fiscal da viação.

Attendendo-se, entretanto, aos serviços de antigos engenheiros, foram eadmittidos ou addidos alguns dos que ficaram em disponibilidade.

Do quadro respectivo, annexo a este relatorio, consta o pessoal existente depois da reforma.

**Tomada de Contas.**— As instrucções approvadas por portaria de 17 de Dezembro de 1892, tendentes a prevenir os máos effeitos le tolerancias introduzidas neste ramo fiscal, trarão igualmenfe a uniformisação e a regularidade do serviço.

Uma das causas que mais teem concorrido para onerar consideravelmente as despezas de custeio era achar-se ao arbitrio das companhias remetterem para a Europa os saldos verificados mensalmente entre a receita e a despeza do trafego. Esse facto acarretava enormes sommas de differenças de cambio, sob o fundamento da necessidade desses fundos para acquisição de materiaes para o consumo. Virá a cessar esse procedimento, por força das referidas Instrucções, com o recolhimento immediato de taes saldos ás estações fiscaes no Brazil, por serem pagas integralmente na Europa as garantias de juros nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre findo.

Assim, as contas das companhias com séde na Europa poderão ser liquidadas dentro dos tres mezes subsequentes aos semestres, prazo fixado nos respectivos contractos, e que ainda não póde ser rigorosamente observado.

O relatorio especial da Inspectoria Geral das Estradas de Ferro, que vai entre os annexos deste sob a lettra D dar-vos-ha as mais minuciosas informações accerca do respectivo serviço.

**Remessas para a Exposição.**— Com referencia ás estradas de ferro, foram remettidos ao presidente da Commissão Brazileira da Exposição de Chicago os seguintes documentos:

E. F. DE VICTORIA A PEÇANHA

Planta geral e perfil longitudinal. . . . . . . . . 1

BAHIA Á S. FRANCISCO E RAMAL DO TIMBÓ



RAMAL DO TIMBÓ



OESTE DE MINAS



MINAS E RIO

CENTRAL DA BAHIA



TAUBATE' AO AMPARO



PORTO ALEGRE A URUGUAYANA



MUZAMBINHO



PAULO AFFONSO



PROLONGAMENTO DA E. F. DA BAHIA

RIO GRANDE A BAGÉ



THE RIO DE JANEIRO NORTHERN



PRINCIPE DO GRÃO-PARÁ



S. PAULO, RIO GRANDE, ITARARÉ E RAMAES

Planta geral das linhas concedidas (em duas folhas).

COMPANHIA GERAL DE MELHORAMENTOS NO MARANHÃO

Plantas da estrada de ferro de Caxias a S. José de Cajazeiras e ao Araguaya.

COMPANHIA LEOPOLDINA

Planta da rêde ferrea nas estradas do Rio de Janeiro e Minas-Geraes.

Diagrammas de altitudes das estações da Companhia Estrada de Ferro Leopoldina (em duas folhas).

E. F. DO PARANÁ



E. F. BRAZIL GREAT SOUTHERN



THEREZA CHRISTINA



THE RIO DE JANEIRO NORTHERN RAILWAY

LEOPOLDINA

Photographias. . . . . . . . . . . . . . . . . 10

MINAS E RIO

Photographias. . . . . . . . . . . . . . . . . 12

CENTRAL DO BRAZIL

Photographias . . . . . . . . . . . . . . . . 64

BRAGANTINA

Photographias. . . . . . . . . . . . . . . . 3

FABRIDA DE YPANEMA

Photographia . . . . . . . . . . . . . . . . 1

UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Photographia . . . . . . . . . . . . . . . . 1

COMPANHIA PAULISTANA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Photographias . . . . . . . . . . . . . . . . 12

MOGYANA

Photographias. . . . . . . . . . . . . . . . 14

S. PAULO RAILWAY

Photographias. . . . . . . . . . . . . . . . 5

OESTE DE MINAS

Albuns contendo cada um 29 estampas.

Photographias. . . . . . . . . . . . . . . 2

E. F. S. PAULO

Planta de Santos a Jundiahy e perfil longitudinal junto á planta. . . . . . . . . . . . . . . 1

Prolongamento do E. F. Central do Brazil.

| | |
|---|---|
| Planta de Sabará a Sete Lagôas. . . . . . . . . . | 1 |
| Perfil longitudinal idem. . . . . . . . . . . . . | 1 |
| Plantas de Sete Lagôas a Curvello . . . . . . . . | 1 |
| Perfil longitudinal idem. . . . . . . . . . . . . | 1 |

Quadros graphicos relativos aos movimentos de passageiros e de mercadorias e financeiros das seguintes estradas de ferro :

Natal a Nova Cruz.

Conde d'Eu.

Recife ao Limoeiro.

» » S. Francisco.

Ribeirão ao Bonito.

Alagôas Railway.

Central da Bahia.

Bahia ao S. Francisco.

Ramal do Timbó.

S. Paulo Railway.

Mogyana.

Rio Claro.

Rio Grande a Bagé.

Quarahim a Itaquy.

ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ

| | |
|---|---|
| Planta da linha principal e prolongamento . . . . . | 1 |
| Perfil longitudinal idem idem. . . . . . . . . . . | 2 |

Vai ser remettida a carta plastographica da cidade do Rio de Janeiro e da bahia de Guanabara. Tem 7 × 6.ᵐ e abrange toda a área comprehendida no rectangulo limitado por duas linhas partindo da Barra da Tijuca e Ponta do Itaipú, pela que une os dous pontos indicados e por outra passando ao Norte do Pilar.

A escala é de $\frac{1}{5000}$.

Para as alturas, convindo dar alguma exageração, foi adoptada a escala de $\frac{1}{3750}$.

Este notavel trabalho, feito pela primeira vez no paiz em taes proporções, conto muito honrará o nosso paiz na Exposição de Chicago.

Do seguinte resumo do quadro respectivo appenso consta a extensão total das estradas de ferro em trafego, em construcção, estudadas e por estudar.

**Linhas subvencionadas:**

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em trafego. . . . . . . . . | kilometros | 2937,045 |
| » » construcção . . . . . . . | » | 3991,190 |
| » » estudada . . . . . . . . | » | 5890,020 |
| » por estudar . . . . . . . . | » | 7544,935 |

**Linhas não subvencionadas:**

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em trafego. . . . . . . . . | » | 1972,995 |
| » » construcção . . . . . . . | » | 364,807 |
| » » estudada . . . . . . . . | » | 1116,700 |
| » por estudar. . . . . . . . . | » | 5107,418 |

## ESTRADAS

## Alagôas a Paulo Affonso

| | klm |
|---|---|
| Extensão com estudos approvados. . . . . . | 196,107 |
| » em estudos . . . . . . . . . . . | 268,000 |
| » por estudar (approximadamente) . . . | 133,000 |
| Total. . . . . . | 597,107 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Central Alagoana*

A linha divide-se em tres secções: a 1ª, das Alagôas à margem do rio Coruripe, comprehendendo o ramal da Palmeira dos Indios; a 2ª, entre os rios Coruripe e Ipanema com o ramal do baixo S. Francisco, e a 3ª, do rio Ipanema ao entroncamento, na Estrada de Ferro de Paulo Affonso.

Condições technicas do projecto:

### LINHA PRINCIPAL

| | | m |
|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,0 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . . . . | | 100,0 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . . . | | 0.03 |
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . . . . . . . | 89.937 | 74 % |
| » curvos . . . . . . . . . . . . . . | 31.678 | 26 % |
| Extensão em rampa. . . . . . . . . . . . . . | 51.020 | 41,96 % |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . . . | 70.595 | 58,04 % |

## RAMAL

| | | |
|---|---|---|
| Bitola | | m 1,0 |
| Raio minimo | | 100,0 |
| Declividade maxima | | 0,03 |
| Alinhamentos rectos | 49.000 | 66 % |
| » curvos | 25.492 | 34 % |
| Extensão em rampa | 53.406 | 75,72 % |
| » » nivel | 18.086 | 24,28 % |

Os trilhos serão de aço, typo Vignolle e 22 kilogrammas por metro corrente.

Em consequencia de accordo com a *Alagoas Railway Company, limited*, será alterado o traçado para partir a linha da estação de Atalaia.

# Alcobaça a Praia da Rainha

EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . . . . 184,200 k

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *Companhia Viação Ferrea e Fluvial Tocantins e Araguaya*

Em 16 de Outubro foram submettidos ao fiscal 50 kilometros dos estudos definitivos e a 8 de Novembro mais 105 kilometros e posteriormente o restante até o ponto terminal da linha.

Tem por fim esta via ferrea ligar trechos francamente navegaveis do rio Tocantins entre si e ao rio Araguaya.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola | m 1,00 |
| Raio minimo | 101,028 |
| Rampa maxima | 0,030 |
| Extensão em tangentes | 104.582,500 |
| » » curvas de raios entre 100m e 200m | 40.408,000 |
| » » » » » » 200m e 300m | 17.447,000 |
| » » » » » » a 300m | 26.522,500 |
| Total de alinhamentos curvos | 84.417,500 |
| Extensão em nivel | 110.251,300 |
| » » rampas | 44.995,900 |
| » » contra rampas | 33.752,800 |

As obras d'arte necessarias são :

1 ponte de 80 metros de comprimento
2 » » 60 »
3 » » 40 de vão total

| | | |
|---|---|---|
| 4 pontes | » 30 | de vão total |
| 2 » | » 25 | » » » |
| 15 » | » 20 | » » » |
| 3 » | » 15 | » » » |
| 1 » | » 12 | » » » |
| 15 » | » 10 | » » » |
| 54 pontilhões | » 5 | metros de vão |

O movimento de terras médio é de 5$^{m3}$,257 por metro corrente.

Pelo engenheiro fiscal foi modificado o traçado, não só quanto ás condições technicas, como encurtando-o de 4800 metros.

A linha modificada tem para extensão total 184,200 kilometros, sendo:

| | klm |
|---|---|
| Em rectas. . . . . . . . . . . . . . . | 115,627 |
| » curvas . . . . . . . . . . . . . . | 68,573 |
| Total. . . . . . | 184,200 |

Em perfil:

| | klm |
|---|---|
| Extensão em rampas. . . . . . . . . . . | 47,6959 |
| » » contra rampas. . . . . . . . | 33,0038 |
| » » nivel. . . . . . . . . . . . | 103,5003 |
| Total. . . . . . | 184,200 |

## Aracajú a Simão Dias

| | k. |
|---|---|
| Extensão em construcção . . . . . . . . . | 86,15740 |
| » com estudos approvados | |
| Aracajú ao entroncamento . . . . | 5,87600 |
| Ramal da Capella . . . . . . . . | 80,28140 |

Extensão estudada:

| | |
|---|---|
| Entroncamento a Simão Dias . . . . . . . . . | 108,160 |
| Total. . . . . . | 194,21740 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for fixado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *Companhia Brazileira de Estradas de Ferro e Navegação*

Durante o anno os trabalhos de construcção proseguiram com muita morosidade, tendo sido executados os seguintes:

| | k. |
|---|---|
| Estudos definitivos (entroncamento a Simão Dias).. | 108,060 |
| Locação (Ramal da Capella). . . . . . . . . | 71,5174 |
| | m2 |
| Roçada . . . . . . . . . . . . . . . | 113643,36 |
| Destocamento . . . . . . . . . . . . . | 12560,4 |

| | m³ |
|---|---|
| Excavações a céo aberto. . . . . . . . . . | 90800,004 |
| Enrocamento . . . . . . . . . . . . . . | 82,830 |
| Alvenarias diversas . . . . . . . . . . . | 1888,031 |
| Concreto. . . . . . . . . . . . . . . | 36,295 |
| Cantaria. . . . . . . . . . . . . . . | 21,400 |
| | m² |
| Apparelhos.. . . . . . . . . . . . . . | 108,00 |
| Rejuntamentos. . . . . . . . . . . . . | 553,78 |
| | m |
| Estacas de fundação . . . . . . . . . . | 498,91 |
| Vigas de engradamento em fundações . . . . | 203,53 |

## Bahia ao S. Francisco

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . klm 123,340

**Goza da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital de 16.000:000$000.**

**Cessionaria** — *The Bahia and S. Francisco Railway Company, limited*

O estado financeiro desta via ferrea continúa a ser pouco lisongeiro, apezar de ter apresentado um pequeno saldo no anno de 1891, segundo se vê do seguinte resultado no ultimo quinquennio :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| Em 1888. . . . . . . . . . | 455:619$300 | 434:911$210 | . . . . . . | 9:291$300 |
| Em 1889. . . . . . . . . . | 351:609$710 | 453:858$500 | . . . . . . | 102:24[illegible] |
| Em 1890. . . . . . . . . . | 441:965$140 | 490:251$770 | . . . . . . | 48:2[illegible]$730 |
| Em 1891. . . . . . . . . . | 543:831$060 | 537:984$750 | 5:846$310 | |
| Em 1892. . . . . . . . . . | 515:199$710 | 587:093$410 | . . . . . . | 71:896$[illegible] |

### TRAFEGO

Foi feito com regularidade por 2178 trens, que percorreram, inclusive o serviço do lastro, 217.635 kilometros, a saber :

| | |
|---|---|
| Trens mixtos, 1960. . . . . . . . . . . . | 190.954 kil. |
| » de cargas, 68 . . . . . . . . . . . | 7.214 » |
| » de lastro, 134 . . . . . . . . . . . | 17.157 » |
| » especiaes, 16. . . . . . . . . . . | 2.310 » |

### MOVIMENTO FINANCEIRO

O movimento financeiro durante o anno foi o seguinte :

Realizou-se a receita de 515:199$710; sendo a de 1891 de 543:831$060, verifica-se do confronto a differença de 28:631$350 para menos

Aquelle rendimento proveiu de

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . | 142:048$370 |
| Bagagens . . . . . . . . . . . . . . | 16:142$520 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 294:567$700 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 43:692$920 |
| Aluguel de trens . . . . . . . . . . . . | 6:320$780 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . . | 3.166$880 |
| Armazenagens. . . . . . . . . . . . . | 380$240 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . | 90$440 |
| Rendas diversas . . . . . . . . . . . . | 8:782$860 |
| Total . . . . . . | 515:199$710 |

A despeza foi de 587:016$410, produzindo um *deficit* de 71:896$700, ao contrario do anno de 1891, em que, tendo sido a despeza de 537:984$750, houve o saldo de 5:846$310.

Foi feita com as seguintes applicações:

| | |
|---|---|
| Direcção geral . . . . . . . . . . . . | 68:978$190 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 8:949$570 |
| Almoxarifado. . . . . . . . . . . . . | 4:342$570 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 105:745$300 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . | 236:324$820 |
| Conservação . . . . . . . . . . . . . | 162:755$690 |
| Total. . . . . . | 587:016$410 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi effectuada por 13 locomotivas, 25 carros para passageiros, 9 brakes e 220 wagões e carros diversos, que percorreram 288.145 kilometros, consumindo:

| | | |
|---|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . | 2.293.040 | kilogr. |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . | 3.235 | » |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . | 10.533 | » |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . | 1.543 | » |

## VIA PERMANENTE

Fizeram-se substituições de trilhos, dormentes e outros materiaes.

O traçado está em boas condições technicas, a saber:

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,60 m |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . . | 300,00 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . | 1,25 % |
| Extensão em alinhamento recto . . . . . . . . . | 48,62 % |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . . | 20,40 % |

Os trilhos são de aço, typo Vignole.

## Barão de Araruama

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . | 27 kilometros |
| » » CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . | 66,500 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital maximo de 30:000$000 por kilometro**

**Cessionaria** — *Companhia Leopoldina*

Julgou este Ministerio do seu dever, por força de disposições legaes, providenciar no sentido de oppôr-se embargo judicial á posse que o Banco Allemão tomou da direcção desta estrada de ferro, em consequencia de penhora. Em taes condições, fallecem ao Governo os elementos do movimento respectivo.

## Barra Mansa a Catalão

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO TOTAL APPROXIMADA. . . . . | 1040 kilometros |
| » EM CONSTRUCÇÃO . . . . . . . | 140 » |
| » ESTUDADA . . . . . . . . . | 533 » |
| » POR ESTUDAR . . . . . . . . | 367 » |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$000 por kilometro**

**Concessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas*

Os caracteres principaes do trecho da Barra Mansa a Lavras são: linha sinuosa, grande numero de rampas e contra-rampas até 0,020 de declividade, córtes em rocha, algumas pontes, consideravel movimento de terras e muitas obras d'arte.

As condições technicas da linha estudada são:

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| Raio minimo das curvas . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Declividade maxima na secção da serra da Mantiqueira. | 3 % |
| Declividade maxima nas demais secções . . . . . | 2 % |
| Rampas . . . . . . . . . . . . . . . . . | 35,29 % |
| Contra-rampas . . . . . . . . . . . . . . | 35,07 % |
| Niveis . . . . . . . . . . . . . . . . . | 39,64 % |
| Alinhamentos rectos . . . . . . . . . . . . | 42,48 % |
| » curvos . . . . . . . . . . . . . | 57,52 % |
| Coefficiente virtual no sentido das rampas. . . . . | 4,69 % |
| » » » » » contra-rampas . . | 3,51 % |
| » » medio . . . . . . . . . . . | 4,10 % |

Secção da Serra da Mantiqueira, klms. 0 a 93 :

| | |
|---|---|
| Coefficiente virtual no sentido das rampas . . . . . | 9,00 |
| » » » » » contra-rampas . . | 4,25 |
| » medio . . . . . . . . . . . . . | 6,62 |
| Movimento de terras por kilometro: m ³. . . . . . . | 15,108 |
| Transporte médio: metros . . . . . . . . . | 113 |
| Numero de pontes e pontilhões, por kilometro . . . | 0,219 |
| Numero de pontes de 10 metros e mais, idem . . . | 0,077 |
| Vão livre das pontes de 10 metros e mais, idem. . . | 1,794 |

## OBRAS D'ARTE

No trecho de Barra Mansa para Lavras ha 9 pontes, 34 pontilhões, 391 boeiros e 94 muros de arrimo.

No trecho de Lavras para Catalão existem 24 pontes, 56 pontilhões, 1 100 boeiros e 94 muros de arrimo.

## VIA PERMANENTE

O trilho adoptado é o do typo Vignolle, de aço e do peso de 20 kilogrammas por metro corrente.

Os dormentes são de madeira.

## TRABALHOS EXECUTADOS

Estudaram-se 932 kilometros.

A construcção teve começo a 27 de Setembro de 1891.

O serviço do trecho de Barra Mansa para Lavras, na extensão de 10 kilometros, acha-se quasi concluido e o leito prompto para receber a superstructura.

O de Lavras para Barra Mansa acha-se atacado na extensão de 30 kilometros e o de Lavras para Catalão em cerca de 200 kilometros.

# Botafogo a Angra dos Reis

| | klm |
|---|---|
| Extensão em construcção. . . . . . . . . . | 193,340 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *Companhia Viação Ferrea Sapucahy.*

As obras acham-se contractadas por empreitada.

As condições technicas do trecho de Botafogo a Itaguahy (94 kilometros) são :

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 m |
| Raio minimo das curvas. . . . . . . . . | 122 |
| Rampa maxima . . . . . . . . . . . . | 0,018 m |

De Itaguahy a Angra dos Reis :

| | |
|---|---|
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . | 100,00 m |
| Rampa maxima . . . . . . . . . . . . | 0,020 |

**Obras d'arte :**

Estão projectadas : 29 pontes, sendo 1 de 120 metros de vão, 3 de 40, 2 de 20, 7 de 10 e as 16 restantes de 5 metros cada uma.

Os trabalhos executados durante o anno constam de :

| | |
|---|---|
| Locação . . . . . . . . . . . . . . . | 17,000 klm |
| Trabalhos preparatorios. . . . . . . . . | 95,200 |
| Excavações a céo aberto. . . . . . . . . | 70.435,190 m3 |
| » em tunnel. . . . . . . . . | 1.271,600 |
| Alvenarias diversas . . . . . . . . . . | 1.884,815 |
| Cantaria. . . . . . . . . . . . . . . | 0,288 |
| Rejuntamento . . . . . . . . . . . . . | 134,320 m2 |
| Enrocamento . . . . . . . . . . . . . | 6,000 m3 |
| Concreto . . . . . . . . . . . . . . | 5,616 |

## Capital a Guaratiba

| | |
|---|---|
| Extensão estudada. . . . . . . . . . . . . | 9,800 klm |
| » por estudar (approximadamente) . . . . | 55,000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionario** — *Affonso Carneiro Brandão.*

Pendem de approvação os estudos de uma das secções da linha.

Ha na parte estudada uma unica rampa de 2 %, que presume-se seja supprimida durante a execução.

O raio minimo de curva é 120 metros, a bitola 1m,00.

# Carangola

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . . 223 klm.

Sendo :

Linha principal. . . . . . . . . . . . . 164 klm.
Ramal de Itabapoana. . . . . . . . . . . 21 »
« « Patrocinio. . . . . . . . . . . . 38 »

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 6.000:000$000**

**Cessionaria** — *Companhia Leopoldina*

O estado economico não tem prosperado e grande differença nota-se em relação ao anno de 1891 devida á influencia do cambio na remessa das sommas para pagamento de juros do emprestimo externo.

O quadro seguinte mostra o resultado deste decrescimento:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . | 589:062$599 | 332:765$682 | 246:096$847 |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . | 581:661$041 | 349:486$672 | 232:174$369 |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . | 576:555$912 | 375:242$633 | 201:313$279 |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . | 659:816$560 | 489:313$905 | 170:502$655 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . | 828:930$278 | 875:119$316 | . . . . . . |

## TRAFEGO

Foi realisado por 3.488 trens, com o percurso de 232.162 kilometros, transportando 116.729 passageiros, 782.648 t de bagagens; 39.927,878 t de mercadorias e 8315 animaes.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A renda foi 828:930$278 assim discriminada:

Passageiros . . . . . . . . . . . . . . 230.478$900
Bagagens . . . . . . . . . . . . . . 29.668$140
Mercadorias . . . . . . . . . . . . . 520.966$620
Animaes . . . . . . . . . . . . . . . 12.981$760
Diversas . . . . . . . . . . . . . . . 34.834$558

Total . . . . . . . . 828.930$278

A despeza elevou-se a 875:119$316, produzindo um deficit de 46.189$038.

### TRACÇÃO E LOCOMOÇAO

O serviço foi feito por 14 locomotivas, que percorreram 231544 kilometros.

O material rodante consta de 1 locomotiva-tender, 4 ditas com 4 rodas conjugadas, 3 ditas com 6 rodas conjugadas, 1 dita com 8 rodas conjugadas e 106 vehiculos.

### VIA—PERMANENTE

Não é bastante satisfactorio o estado da linha, achando-se em máu estado os trilhos de ferro que ainda alli existem.

As condições technicas da linha são:

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1m,00 |
| Declividade maxima: | |
| Na 1.ª secção e ramaes. . . . . . . . . . . . | 0,025 |
| » 2.ª » . . . . . . . . . . . . . . . | 0,017 |
| Relação da extensão em nivel: | |
| Na 1.ª secção . . . . . . . . . . . . . . | 35,60 % |
| Na 2.ª » . . . . . . . . . . . . . . | 44,06 % |
| Nos ramaes . . . . . . . . . . . . . . . | 37 % |
| Relação dos alinhamentos rectos: | |
| Na 1.ª secção. . . . . . . . . . . . . . | 36 % |
| Na 2.ª » . . . . . . . . . . . . . . . | 47,76 % |
| Nos ramaes . . . . . . . . . . . . . . . | 47,50 % |
| Raio minimo das curvas . . . . . . . . . . . | 115m,00 |

## Catalão a Palmas

Extensão approximada. . . . . . . . . . 300 kilometros

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria**.—*Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins.*

Acham-se concluidos os estudos de reconhecimento.

## Caxias ao Araguaya

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . . . | 187,720 |
| » POR ESTUDAR (approximadamente). . . . | 567,280 |
| Total. . . . . . | k 750,000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital maximo de 30:000$000 por kilometro.**

**Cessionaria** — *Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão*

A extensão estudada comprehende o tracto da cidade de Caxias á villa le Pedreiras.

O ponto inicial, Caxias, é estação commum com a estrada de Caxias a Cajazeiras.

As condições technicas constantes do projecto são :

| | | |
|---|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | m 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . . | | 100,00 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . . | | 3,00 % |
| Extensão em alinhamentos rectos . . . | m 101.156,00 | 55,3 % |
| » » » curvos . . . | 81.564,00 | 44,7 % |
| » » nivel . . . . . . . . . | 77.524,00 | 42,5 % |
| » » declives : | | |
| Rampas. . . . . . . . . . . . . | 52.211,00 | 30,2 % |
| Contra rampas . . . . . . . . . . | 49.985,00 | 27,3 % |

As obras d'artes são :

7 pontes de 10.m de vão<br>
1 » » 15 » »<br>
1 » « 20 » »<br>
1 » » 25 » »<br>
1 » » 35 » »<br>
1 » » 60 » »<br>
18 pontilhões de 2 » »<br>
2 » » 3 » »<br>
5 « » 4 » »<br>
7 » » 5 » »

| | | | |
|---|---|---|---|
| 56 boeiros | abertos | | 0,50×0,70 |
| 130 » | cobertos | | 0,60×0,90 |
| 56 » | » | | 0,80×1,00 |
| 21 » | duplos | | 2×0,80×1,00 |

Os trilhos serão de aço, typo Vignolle e 21.415 kgr. de peso por metro corrente, com accessorios.

Estão projectados: 1 estação de 1.ª classe, 1 de 2.ª, 4 paradas, 1 officina de reparações, 2 depositos de machinas, 2 de carros e 15 casas de turmas.

## Caxias a Cajazeiras

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . . . | 77,300 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** *Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão.*

Do seu ponto inicial, Caxias, no Maranhão, vai á villa de Cajazeiras, em frente á cidade de Therezina, capital do Piauhy.

As condições technicas da linha são:

| | |
|---|---|
| | m |
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . | 0,03 |
| | klm |
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . . . . . | 62,059 |
| » curvos . . . . . . . . . . . | 15,241 |
| Extensão em rampas . . . . . . . . . . . | 47,128 |
| » » nivel . . . . . . . . . . . | 30,172 |

Não tem obra d'arte importante: constam ellas apenas de 30 boeiros abertos, 94 boeiros cobertos, 2 boeiros duplos, 7 pontilhões e 4 pontes de 10.m de vão.

O assentamento da via permanente foi feito em 4,400 k.

Os trilhos são de aço, typo Vignolle, pesando com accessorios 21.8[illegible] kgr. por metro corrente.

Os dormentes são de madeira do paiz com as dimensões : $1^m,80\times$ ,13$\times$ 0, 18.

As pontes de $10^m,0$ de vão teem superstructura metallica.

A estrada terá : 3 estações de 1ª classe, 4 de 2ª, 2 paradas, 7 casas de urmas de conservação, 1 deposito de machinas e casa de officinas e 2 depositos de carros.

As despezas effectuadas até 31 de Dezembro importam em .127:662$884.

## Ceará Mirim

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO TOTAL EM CONSTRUCÇÃO . . . . . | 45,590 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria.**—*Empreza de Obras Publicas no Brazil.*

Parte do logar denominado — Corôa — em frente á cidade do Natal, della separado por cerca de 600 metros do rio Potengy.

As condições technicas da linha são :

| | | |
|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1m,00 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . | | 0,02 |
| Raio minimo das curvas. . . . . . . . . . . | | m 120,00 |
| Extensão em nivel . . . . . . . . . . . . . | klm 24,974 ou | 54,78 % |
| » » declive. . . . . . . . . . . . | 20,616 » | 45,22 % |
| » » alinhamentos rectos . . . . . . . | 32,780 » | 71,90 % |
| » » curvas . . . . . . . . . . . . | 12,810 » | 28,10 % |

As mais importantes obras d'arte serão a ponte e o trapiche, que inevitavelmente terão de ser construidos sobre o rio Potengy em frente á estação inicial da linha.

A via permanente está assentada até o kilometro 5.

A construcção limita-se aos 25 primeiros kilometros.

Foram executados os seguintes trabalhos :

| | klm |
|---|---|
| Estudos definitivos. . . . . . . . . . . | 45,590 |
| Locação . . . . . . . . . . . . . . | 45,590 |

| | |
|---|---|
| Roçada, limpa, etc. . . . . . . . . . . | m2 280,000 |
| Excavação de terra e pedra solta . . . . . | m3 43.142,807 |
| » de pedra . . . . . . . . . | 246,940 |
| Valletas . . . . . . . . . . . . . . | 1.546,705 |

Proseguem os trabalhos com morosidade.

## Central de Alagôas

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . | 150 klm. |

Sendo :

| | |
|---|---|
| Jaraguá a Imperatriz.. . . . . . . . . | 88 klm. |
| Ramal da Assembléa . . . . . . . . . | 62 klm. |

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 4.553:000$ e de 6 % sobre o de 1.860:000$000.**

**Cessionaria.** — *The Alagôas Railway Company, Limited*

### LINHA PRINCIPAL

Desde a abertura da linha ao trafego coube ao anno findo a maior renda, como se vê do seguinte quadro do ultimo quinquennio.

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| Em 1888. . . . . . . . . . | 174:403$280 | 176:270$620 | . . . . . . | 1:[illegible] |
| Em 1889. . . . . . . . . . | 155:560$180 | 151:759$160 | 3:810$020 | |
| Em 1890. . . . . . . . . . | 177:617$730 | 171:784$830 | 5:832$900 | |
| Em 1891. . . . . . . . . . | 277:977$000 | 221:876$810 | 56:100$190 | |
| Em 1892. . . . . . . . . . | 373:477$890 | 330:831$371 | 42:643$519 | |

### TRAFEGO

Effectuou-se por 2328 trens em serviço do trafego, com o percurso total de 157.448 kilometros, a saber :

| | |
|---|---|
| Trens especiaes. . . . . . . . . . . . | 8 |
| » mixtos. . . . . . . . . . . . | 1455 |
| » carga. . . . . . . . . . . . | 865 |

Foram transportados 108.410 passageiros, 134t de bagagens e encommendas, 52494t de mercadorias e 5.767 animaes.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

**A receita elevou-se a 373:477$890, assim discriminada :**

| | |
|---|---|
| Passageiros | 95:185$720 |
| Bagagens e encommendas | 2:971$440 |
| Mercadorias de exportação | 216:518$340 |
| Mercadorias de importação | 37:396$540 |
| Animaes | 2:947$180 |
| Trens especiaes | 591$200 |
| Ponte de Jaraguá | 4:943$160 |
| Telegrapho | 2:811$500 |
| Armazenagem | 9:788$140 |
| Multas | 90$000 |
| Rendas diversas | 220$000 |
| Differenças de cambio | 14$670 |
| Total | 373:477$890 |

A despeza foi de 345:144$180, assim classificada :

| | |
|---|---|
| Administração geral | 29:444$770 |
| Trafego | 92:660$360 |
| Locomoção | 72:344$580 |
| Via-permanente | 70:513$690 |
| Differenças de cambio | 80:180$730 |
| Total | 345:144$180 |

## TELEGRAPHO

Durante o anno transmittiram-se 7447 telegrammas.

O serviço correu com regularidade, achando-se a linha e os apparelhos em bom estado.

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi effectuada por 14 locomotivas, que produziram a de 2.391 trens com o percurso de 160.542 kilometros, consumindo :

| | |
|---|---|
| Carvão | 1.141.960 kgr. |
| Azeite | 7.792 » |
| Graxa | 2.495 » |
| Estopa | 2.252 » |
| Gaxeta | 13 » |

## VIA-PERMANENTE

Os trilhos empregados são de aço, typo Vignolle e pezo de 22,32 k por metro corrente.

Os dormentes empregados são de madeira de lei.

Executaram-se substituições do material e a linha acha-se em bom stado de conservação.

As condições technicas são as seguintes :

| | | |
|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . | | 1,00 m |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . | | 0,02 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . | | 100,00 |
| Extensão em alinhamentos rectos . | 53,610 klm | 60,8 % |
| » » » curvas . | 34,390 | 39,2 % |
| » » nivel . . . . . . | 44 510 | 50,6 % |
| » inclinada . . . . . . | 43,490 | 49,4 % |

A menor tangente de concordancia é de 40 m.

A concordancia de curvas e tangentes não foi rigorosamente executada por meio de ramos parabolicos, e a passagem das inclinações a patamares tem sido posteriormente suavisada por pequenos declives ou acclives successivamente crescentes e decrescentes.

## RAMAL DA ASSEMBLÈA

Aberta a linha ao trafego sómente a 24 de Dezembro de 1891, o seu estado economico ainda não póde ser bem avaliado.

## TRAFEGO

O serviço do trafego do ramal foi executado por 1208 trens, que percorreram 74.467 kilometros, sendo :

| | |
|---|---|
| Trens especiaes.. . . . . . . . . . . | 4 |
| Trens mixtos. . . . . . . . . . . . | 725 |
| Trens de cargas. . . . . . . . . . . | 479 |

A utilisação dos trens foi a seguinte : 40.113 passageiros, 28t de bagagens e encommendas, 21,059t de mercadorias e 4.781 animaes.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi de 115:667$170, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Passagens. . . . . . . . . . . . . . | 20:936$630 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 690$140 |
| Mercadorias de exportação . . . . . . . | 85:557$860 |
| Mercadorias de importação . . . . . . . | 7:369$820 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 2:072$620 |
| Trens especiaes. . . . . . . . . . . | 283$800 |
| Telegrammas. . . . . . . . . . . . . | 866$300 |
| Rendas diversas. . . . . . . . . . . | 900$000 |
| Total. . . . . . | 115:667$170 |

A despeza foi de 111:489$777, d'onde provem o saldo de 4:177$393.

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

As locomotivas effectuaram 1271 viagens, percorrendo 77.845 kilometros.

O material rodante serve indistinctamente no ramal e na linha principal.

Os trens consumiram :

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . | 443.323 |
| Azeite.. . . . . . . . . . . . . . . | 3.474 |
| Graxa.. . . . . . . . . . . . . . . | 444 |
| Estopa. . . . . . . . . . . . . . . | 862 |

## VIA-PERMANENTE

A linha acha-se em estado regular de conservação.

As condições technicas são :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bitola.. . . . . . . . . . . . . . . | | | 1,00 m |
| Declividade maxima . . . . . . . . . | | | 0,02 |
| Raio minimo das curvas . . . . . . . . | | | 143,36 |
| Extensão em alinhamentos rectos | 40.714,00 | ou | 65,7 % |
| » » » curvos | 21.286,00 | | 34,3 % |
| » » nivel . . . . . . | 17.684,00 | | 28,5 % |
| » » inclinação . . . | 44.316,00 | | 71,55 % |

# Central Bahia

| | klm. |
|---|---|
| Extensão em trafego. . . . . . . . . . . . . | 313,600 |
| » estudada . . . . . . . . . . . . . | 300 |
| | 613,600 |

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 13.000:000$ empregado na linha em trafego, e de 6 % sobre o que for empregado no prolongamento e ramal até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria.** — *The Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company, limited*

## LINHA EM TRAFEGO

Aggravaram-se as condições economicas desta estrada no anno findo, como se vê do quadro seguinte relativo ao ultimo quinquennio :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| Em 1888. . . . . . . . . . . | 603:328$380 | 549:110$700 | 54:217$680 | |
| Em 1889. . . . . . . . . . . | 565:564$870 | 569:433$650 | . . . . . . | 3:868$780 |
| Em 1890. . . . . . . . . . . | 584:820$160 | 549:250$590 | 35:569$570 | |
| Em 1891. . . . . . . . . . . | 691:322$590 | 569:978$540 | 121:344$050 | |
| Em 1892. . . . . . . . . . . | 523:332$300 | 605:753$806 | . . . . . . | 82:421$506 |

## TRAFEGO

Foi realizado este serviço por 2223 trens, sendo 1534 mixtos e 422 de carga, 127 especiaes e 120 de lastro, que percorreram 181.879 kilometros, a saber :

| | klm. |
|---|---|
| Mixtos. . . . . . . . . . . . . . | 149,597 |
| Cargas. . . . . . . . . . . . . . | 9,369 |
| Especiaes . . . . . . . . . . . . . | 14,139 |
| Lastro. . . . . . . . . . . . . | 8,774 |

Transportaram o seguinte :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | 10,748 |
| » » 2ª » | 48,846 |
| Encommendas | kgr. 434.931 |
| Animaes | 5.508 |
| Aves | 68.680 |
| Mercadorias | 25.861.568 kgr. |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi de 523:332$300, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Passageiros | 122:335$480 |
| Encommendas | 9:682$320 |
| Animaes | 11:625$510 |
| Mercadorias | 357:234$220 |
| Telegrammas | 6:137$500 |
| Trens especiaes | 2:987$020 |
| Aluguel do buffet | 360$000 |
| Rendas diversas | 187$890 |
| Ponte Pedro 2º | 12:781$860 |
| Total | 523:332$300 |

A despeza foi de 605:753$806, assim classificada :

| | |
|---|---|
| Administração | 50:458$297 |
| Trafego | 112:629$370 |
| Locomoção | 240:538$077 |
| Conservação | 196:642$516 |
| Ponte Pedro 2º | 5:485$546 |
| Total | 605:753$806 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi effectuada por 20 locomotivas, que percorreram 221.024,480 klm. consumindo :

| | kilog. |
|---|---|
| Carvão | 1.943,200 |
| Graxa | 1.608,950 |
| Estopa | 1.573.700 |
| Oleos | 7.619.000 |

As locomotivas são : 15 inglezas, tres belgas e duas americanas.

Foram feitos nas officinas todos os concertos de que precisou o material rodante.

## TELEGRAPHOS

Os apparelhos são de agulha e os postes de madeira ou de trilhos uzados.

Foram transmittidos 5532 telegrammas.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são do typo Vignolle e os dormentes de madeira.

A linha acha-se em satisfactorio estado de conservação.

As condições technicas da linha são as seguintes :

| | klm. | m |
|---|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,067 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . . . . . . | | 3,33 % |
| Extensão em nivel . . . . . . . . . . . . | 99,601 | 31 9 % |
| » » declive. . . . . . . . . . . . | 209,997 | 68,1 % |
| » » alinhamento recto . . . . . . . . | 203,568 | 68,3 % |
| » » curvas. . . . . . . . . . . . | 99,432 | 31,7 % |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . | 100 m | |

## LINHA ESTUDADA

Ramal da feira de Sant'Anna.— Partindo da cidade da Cachoeira, á margem do rio Paraguassú, com direcção geral Norte, galga o Chapadão que estende-se até a Feira. Da estação da Cruz em direcção de Este, parte um pequeno ramal de 5 kilometros para a villa de S. Gonçalo.

Ramal de mundo novo. — Partindo da estação do Sitio Novo, atravessa o Paraguassú e segue até Cachoeirinhas com rampas de 0,025 a 0,033 e curvas de 140m de raio minimo.

Dahi desenvolve-se pela margem esquerda do rio Capivary, em rampas de 10 $^{oo}/_{oo}$ em geral até o kilometro 43. Continuando o seu desenvolvimento em rampas e contra rampas de 0,5, 1 e 2 %, até a estação terminal, Bandeira de Mello, kil. 254.

Da estação de Queimadinhas, no kil. 245, parte em direcção Sul o traçado desse ramal, que mede 13.600 metros, até a villa do Rozario do Orobó e dahi dirige-se pela vertente norte do valle de Piranhas para o rio Saracura.

Foram apresentadas pela Companhia as posições geographicas dos ɔguintes pontos.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| itio Novo . . . . | Long. 40°, 19' 10'' | W. Greenw. | Lat. | 12°, 46' 20'' | S. |
| .osario . . . . . | 40°, 24' 30'' | W. » | » | 12°, 31' 30'' | S. |
| .lagoa Grande. . . | 40°, 27' 0'' | W. » | » | 12°, 25' 45'' | S. |
| lores . . . . . | 40°, 34' 15'' | W. » | » | 12°, 17' 50'' | S. |
| Iundo Novo . . . | 40°, 39' 15'' | W. » | » | 11°, 53' 15'' | S. |

# Central de Macahé

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . | 44 klm. |
| » » CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . . | klm. 13, 280 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Concessionaria** — *Companhia Industria, Lavoura e Viação de Macahé*

## TRAFEGO

O trafego foi inaugurado a 5 de Abril de 1891.

Durante o anno 1230 trens percorreram 100.154 kilometros, sendo :

| | |
|---|---|
| 736 trens mixtos. . . . . . . . . . . . . . . | 31.972 |
| 454 » de lastro . . . . . . . . . . . . . | 13.040 |
| 50 » » serviço. . . . . . . . . . . . . | 2.679 |

As locomotivas percorreram 52.463 kilometros, consumindo :

| | kilog. |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 292.746 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.345 |
| Oleo. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.038 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.035 |

Foram transportados: 2489 passageiros de 1ª classe, 8692 de 2ª; 43.880 toneladas de bagagens, 597 animaes e 42 carros conduzidos.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Até 31 de dezembro o capital empregado na construcção da estrada era de 1.234:887$833.

Teem sido pagos de garantia de juros 226:314$390.

## LINHA

As condições technicas são:

| | m |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . | 100,00 |

Este raio é empregado apenas n'uma extensão de $4317^m$,20 ou 7,5 % da extensão total.

| | m |
|---|---|
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . | 0,030 |

O maximo é attingido em $11^m$.211,0 ou 19,5 % do total.

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em alinhamento recto. . . . | 36978,700 | 64,5 % |
| » » curvas . . . . . . . | 20301,300 | 35,5 % |
| » » nivel. . . . . . . . | 19362,700 | 33,8 % |
| » » inclinação . . . . . . | 37917,30 | 66,2 % |

O movimento de terras calculado foi de $41396^{m^3}$,330 para córtes e $552336^{m^3}$,540 para aterros, com transporte médio de 130 metros.

Ha 104 obras de arte projectadas, sendo as mais importantes as pontes sobre os rios Macahé e Duas Barras.

Estão construidas apenas quatro estações das sete projectadas e quatro casas para turmas e montadas duas caixas d'agua.

## VIA PERMANENTE

Foram substituidos 3750 grampos, 650 parafusos e 5228 dormentes.

Os trilhos adoptados são os de Vignolle, de 20 kilog. por metro corrente.

As reparações são feitas provisoriamente nas officinas de Imbetiba, pertencentes á estrada de Macahé e Campos, visto a deficiencia do trafego.

# Conde d'Eu

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . 141 klm.

Goza da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital de 6.000:000$ e de 6 % sobre o de £ 69.272.

**Cessionaria.**— *The Conde d'Eu Railway Company, limited*

Pela primeira vez fechou um balancete semestral desta estrada de ferro com saldo, desde a sua inauguração (2° semestre de 1883).

A sua situação financeira, todavia, deixa muito a desejar, como se vê do seguinte resultado a contar daquella data.

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . | 1.597:598$031 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . | 2.236:002$155 |
| *Deficit*. . . . . . . . . . . . . . | 638:404$124 |

São estes os resultados do ultimo quinquennio:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . | 172:401$941 | 258:666$231 | 86:264$290 |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . | 176:326$985 | 234:412$847 | 58:085$862 |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . | 185:023$605 | 230:821$147 | 45:797$542 |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . | 182:491$932 | 231:311$811 | 48:819$877 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . | 228:309$502 | 2:891$078 | 14:581$576 |

## TRAFEGO

Foi regularmente effectuado por 4.018 trens, que percorreram 141.305 kilometros, com a composição média de 8,5 vehiculos e assim especificados:

| | |
|---|---|
| Passageiros ordinarios. . . . . . . . . | 48.610 |
| » com bilhetes de periodo . . . . | 6 |
| » por conta do Governo . . . . . | 4.377 |
| Bagagens. . . . . . . . . . . . . . | 118.120 kgr. |
| » por conta do Governo. . . . . . | 30.550 kgr. |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 1.952 |
| » por conta do Governo . . . . . . | 15 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 31.969.360 kgr. |
| » por conta do Governo . . . . . | 300 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita total subiu a 228:309$582, contra a de 182:491$932 do anno de 1891, resultando a differença de 45:817$650 para mais.

Proveio a receita das seguintes fontes:

| | |
|---|---|
| Passageiros communs. . . . . . . . . | 74:820$700 |
| » de periodo. . . . . . . . . | 128$000 |
| Bagagem . . . . . . . . . . . . . | 2:719$280 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . | 2:179$000 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . | 139:067$510 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . | 623$640 |
| Trens especiaes. . . . . . . . . . . | 936$880 |
| Transportes por conta do Governo. . . . . | 3:941$252 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . | 2:178$400 |
| Atracação. . . . . . . . . . . . . | 627$000 |
| Agua e lastro . . . . . . . . . . . | 552$000 |
| Juros de depositos . . . . . . . . . | 131$590 |
| Multas. . . . . . . . . . . . . . | 250$600 |
| Renda não classificada. . . . . . . . . | 153$650 |
| Total. . . . . . . . . | 228:309$502 |

A despeza total effectuada foi de 242:891$078, contra a de 235:505$082 em 1891 e assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . | 40:913$910 |
| Conservação. . . . . . . . . . . . | 55:992$844 |
| Tracção . . . . . . . . . . . . . | 69:798$771 |
| Reparação de carros e vagões . . . . . . | 12:361$900 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . | 58:678$318 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . | 5:153$335 |
| Indemnisações . . . . . . . . . . . | 12$000 |
| Total. . . . . . . . . | 242:891$078 |

A despeza representa 106,39 % da receita.

## LOCOMOÇÃO

O material rodante compõe-se de 10 locomotivas e 236 vehiculos.

As locomotivas de 1 a 4 são de systema Stephenson do typo *boggie bissèl*, de tanque com 4 rodas conjugadas e de pezo de $21^{T}$. As de 5 a 9 são do systema Block Hanthon, nas mesmas condições daquellas, de pezo de $25^{T}$. A de n. 10 é do systema Stephenson, identica ás primeiras e de pezo de $28^{T}$.

Com excepção desta ultima, que está em boas condições, todas as demais acham-se em máo estado.

### TRACÇÃO

Foi executada por 10 locomotivas que percorreram 175.335 kilometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . | kilog. 1.734.304 |
| Graxa. . . . . . . . . . . . . . | 5.960 |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . | litr. 6.426 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . | kilog. 3.693 |

### OFFICINAS

Fizeram-se varios concertos nas locomotivas, apezar do acanhado do edificio onde funccionam e deficiencia dos apparelhos que possuem.

## TELEGRAPHO

A linha, com o desenvolvimento de 141 kilometros, possue 16 apparelhos do systema Morse, cada um collocado em uma estação da estrada.

Foram expedidos 518 telegrammas com 8.970 palavras em serviço do Governo; 3.800 com 74.916 palavras em serviço da estrada; 2.086 com 21.933 palavras em serviço particular.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são de aço, do systema Vignolle e pezam 24,8 k. gr. por metro corrente.

Acha-se em bom estado de conservação.

### LINHA

A sua extensão em trafego é de 141 k, sendo:

| | |
|---|---|
| Do Cabedello a Parahyba. . . . . . . . | klm. 18 |
| Da Parahyba a Mulungú. . . . . . . . | 76 |
| Ramal da Independencia. . . . . . . . | 22 |
| » do Pilar . . . . . . . . . . . | 25 |

**As condições technicas da linha são:**

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . | m 1,00 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . | 2,18 % |
| Extensão em alinhamentos rectos . . . . . | 72,34 % |
| » » » curvos . . . . . | 27,66 % |
| » » nivel. . . . . . . . . . | 29,08 % |
| » » declives. . . . . . . . . | 70,92 % |

O numero de rampas e contra-rampas attinge a 235; o de córtes a 460; o de aterros a 450, sendo a altura maxima dos córtes e aterros 9,50.

---

Deram-se diversos accidentes durante o anno, alguns dos quaes fataes.

## Corcovado

ESTENSÃO DE TRAFEGO . . . . . . . . . . . . klm. 3,775

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *Companhia Ferro Carril e Hotel do Corcovado*

Circularam durante o anno 5390 trens, transportando 25.652 passageiros.

### MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita, de 44:393$900, proveio exclusivamente de passageiros.

A despeza elevou-se a 61:088$495, assim classificada:

| | |
|---|---|
| Tracção e locomoção . . . . . . . . . . . | 44:768$635 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 2:750$000 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . . | 13:569$860 |

O *deficit*, de 16:694$595, portanto, excedeu o do anno de 1891, devido á pouca concurrencia ao hotel das Paineiras, ao maior dispendio com a conservação da linha e elevação do preço do combustivel.

### TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

Empregaram-se nestes serviços 4 locomotivas, que percorreram 15.54[illegible] kilometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . . | 407.072 kilog. |
| Graxa. . . . . . . . . . . . . . . . | 1530 kilos |

| | |
|---|---|
| Estopa. . . . . . . . . . . . . . . . . | 286 » |
| Azeite. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1667 litros |
| Kerosene. . . . . . . . . . . . . . . . | 199 » |

O material rodante compõe-se de 4 locomotivas do systema Riggenbach, duas suissas da fabrica *Esslinger Emil Kessler* e duas americanas de Baldwin, e de carros de 1ª classe para passageiros, de Esslinger.

### VIA PERMANENTE

Acha-se em satisfactorio estado de conservação.

## D. Thereza Christina

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . 116kim,340

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital em ouro de 5.609:298$020**

**Cessionaria** — *D. Thereza Christina Railway Company, limited*

A renda do anno findo minguou em consequencia da extraordinaria exportação de madeira e dos trens especiaes para transporte de immigrantes.

Eis o estado economico durante o ultimo quinquennio :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . . | 31:754$840 | 271:473$047 | 239:718$207 |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . . | 32:886$840 | 344:103$692 | 311:216$852 |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . . | 44:053$320 | 240:134$660 | 196:081$340 |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . . | 83:590$660 | 262:056$792 | 178:466$132 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . | 73:761$140 | 241:955$942 | 168:194$802 |

O serviço do trafego foi executado por 562 trens, que percorreram 66.544,600 kils., sendo a sua composição média :

| | |
|---|---|
| Mixtos. . . . . . . . . . . . . . . . . | 39,391 vehiculos |
| De lastro. . . . . . . . . . . . . . . | 201,635 » |
| » » especiaes. . . . . . . . . . . | 24,50 |

Segundo o respectivo contracto, a estrada transportou gratuitamente para Pedras Grandes 1.178 immigrantes com 630 volumes, pesando 56.180 kilogrammas.

A receita foi de 73:761$140 e a despeza de 241:955$912.

O material rodante consta de 7 locomotivas, 6 carros mixtos, 2 de 2ª classe, 20 vagões fechados, 64 abertos, 125 de carvão, 10 de animaes' 52 para lastro e madeira e 10 *brakes*.

O serviço de tracção foi realizado por todas as locomotivas, que percorreram a distancia média de 74.609,368 kils.

As officinas funccionaram regularmente, em concertos do material rodante.

Foram expedidos 2.375 telegrammas, contando 29.800 palavras.

Os trilhos são de aço, typo Vignolle, assentados em geral sobre dormentes de madeira de 1,85 × 0,23 × 0,12 metros.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola | m 1,00 |
| Declividade maxima | 2 % |
| Relação % da extensão em nivel | 30,17 % |
| » » » » declive | 69,83 % |
| » » dos alinhamentos rectos | 67,20 % |
| » » » em curvas | 32,80 % |
| Raio minimo das curvas | m 100,00 |
| Altura maxima dos córtes | 15,50 |
| » » » aterros | 9,10 |
| Peso da superstructura metallica | t 1.673,14 |

## Elevada da Lagôa

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *Companhia Melhoramentos da Lagôa e Botafogo*

Os estudos submettidos á approvação do Governo foram rejeitados, por deficientes, e ainda não voltaram completados.

# Itararé a Cruz Alta

EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS:

| | klm. |
|---|---|
| Cruz Alta ao Rio Uruguay. . . . . . . . . . | 381,520 |

ESTUDADA E PROJECTADA:

| | |
|---|---|
| Do rio Iguassú ao valle do rio Pirahy . . . . . | 380,000 |

ESTUDADA:

| | |
|---|---|
| Do Rio Uruguay ao rio Iguassú . . . . . . . . | 340,521 |
| » » Pirahy » » Itararé . . . . . . . . | 209,200 |
| Ramal do Ijuhy . . . . . . . . . . . . . . | 300,000 |
| » de Guarapuava . . . . . . . . . . . | 144,420 |

NÃO ESTUDADA:

| | |
|---|---|
| Ramal de Guarapuava . . . . . . . . . . . | 446,000 |
| Sub-ramal da foz do Iguassú. . . . . . . . . | 367,000 |
| Total. . . . . . | 2.568,661 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *Companhia União Industriat dos Estados do Brazil.*

1° TRECHO — CRUZ ALTA AO URUGUAY

As condições technicas do projecto são:

| | | m | |
|---|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,00 | |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . | | 101,28 | |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . | | 0,025 | |
| Alinhamentos rectos . . . . . . . . . . | 147,959 | 38,7 | % |
| » curvos . . . . . . . . . . | 233,561 | 61,3 | % |
| Extensão em rampas . . . . . . . . . | 105,278 | 27,6 | % |
| » » contra-rampas . . . . . . | 170,484 | 44,6 | % |
| » » nivel . . . . . . . . . . | 105,758 | 27,8 | % |

OBRAS D'ARTE

| | |
|---|---|
| Boeiros cobertos . . . . . . . . . . . . . | 690 |
| » abertos . . . . . . . . . . . . . | 280 |
| » duplos . . . . . . . . . . . . . | 23 |
| Muros de arrimo. . . . . . . . . . . . . | 24 |
| Pontilhões. . . . . . . . . . . . . . | 36 |

1 Ponte de 360$^m$,0 de comprimento
2 » » 50,0 »
1 » » 40,0 »
1 » » 20,0 »
3 » » 15,0 »
3 » » 10,0 »

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são de aço, typo Vignolle, pesando, com accessorios, 22$^{kg}$,8[illegible] por metro corrente.

Os dormentes são de madeira do paiz, com as seguintes dimensões: 1$^m$.80×0$^m$,12×0$^m$,15.

As pontes com superstructura metallica são 29.

O material fixo das estações constará de: 36 apparelhos para mudança de linha, 1 gyrador, 20 caixas d'agua e 1 balança para pesar carros.

Este trecho terá 1 estação de 1ª classe, 1 de 2ª, 4 de 3ª e 10 paradas. 30 casas de turma de conservação, 2 armazens, 2 depositos de carros, 2 de machinas e 1 officina de reparação.

Os trabalhos foram inaugurados a 20 de Dezembro do anno findo.

## RAMAL DO IJUHY

Os trabalhos de campo estão terminados e as plantas desenhadas, porém não projectadas.

2º TRECHO — URUGUAY AO IGUASSU'

Não estando ainda projectada a linha, não é possivel dar as suas condições technicas.

As obras d'arte podem ser calculadas em 66 pontes dos seguintes
ãos :

| | | m |
|---|---|---|
| 1 | de | 45,0 |
| 2 | » | 40,0 |
| 5 | » | 30,0 |
| 1 | » | 25,0 |
| 21 | » | 20,0 |
| 18 | » | 15,0 |
| 4 | » | 12,0 |
| 14 | » | 10,0 |

em incluir grande numero de pontilhões e boeiros de varios typos.

3° TRECHO : DO RIO IGUASSU' AO VALLE DO PIRAHY

Distinguem-se na zona atravessada duas regiões completamente
ifferentes — a região das mattas e a dos campos. A primeira estende-se
esde as margens do Iguassú até as do Guararema e denomina-se —Sertão ;
segunda começa neste ponto e chega a Itararé, conhecida por —Campos
eraes.

A zona da matta è pouco povoada.

As condições technicas do projecto são :

| | | |
|---|---|---|
| tola | | 1,0 m |
| aio minimo | | 101,28 |
| eclividade maxima | | 0,029 |
| inhamentos rectos | 143,652 | 37,8 % |
| » curvos | 236,348 | 62,2 % |
| tensão em rampas | 143,718 | 37,8 % |
| » » contra-rampas | 124,993 | 33 % |
| » » nivel | 111,289 | 29,2 % |

As obras d'arte correntes constam de:

| | |
|---|---|
| Boeiros cobertos | 380 |
| » abertos | 316 |
| » duplos | 43 |
| Pontilhões | 106 |

As obras d'arte especiaes constam de :

| | m |
|---|---|
| 1 ponte de . . . . . . . . . . . . . | 280,0 |
| 1 viaducto . . . . . . . . . . . . . | 140,0 |
| 1 ponte . . . . . . . . . . . . . . | 100,0 |
| 2 » . . . . . . . . . . . . . . | 50,0 |
| 1 » . . . . . . . . . . . . . . | 60,0 |
| 5 » . . . . . . . . . . . . . . | 40,0 |
| 1 » . . . . . . . . . . . . . . | 30,0 |
| 3 pontes. . . . . . . . . . . . . | 25,0 |
| 7 » . . . . . . . . . . . . . . | 20,0 |
| 5 » . . . . . . . . . . . . . . | 15,0 |
| 1 » . . . . . . . . . . . . . . | 10,0 |

Os trilhos deverão ser do peso de 20 kilogr. por metro corrente e os dormentes de madeira de lei do paiz, com as dimensões : 1,80m × 0,12m × 0,15m.

O material fixo das estações constará de 50 apparelhos para mudança de linha, 2 gyradores e 20 caixas d'agua.

Haverá 3 estações de 2ª classe, 3 de 3ª, 8 paradas ; 38 casas de turmas de conservação, 3 armazens, 2 depositos de carros, 2 de machinas e 2 officinas de reparação.

O material telegraphico será do systema Morse e os postes de ferro ou madeira de lei.

## 4º TRECHO — DO RIO PIRAHY AO DO ITARARÉ

Os trabalhos de campo acham-se concluidos, e as plantas desenhadas até o ponto de ligação com a Sorocabana.

As obras d'arte especiaes podem ser estimadas nas seguintes pontes :

| | | m | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | de | 100,0 | de | vão |
| 1 | » | 60,0 | » | » |
| 1 | » | 40,0 | » | » |
| 4 | » | 20,0 | » | » |
| 2 | » | 15,0 | » | » |
| 1 | » | 12,0 | » | » |
| 3 | » | 10,0 | » | » |
| 1 | « | 20,0 | » | » |

## Maceió a Leopoldina

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . . | 186,653 |

Sendo :

| | klm. |
|---|---|
| De Maceió a Leopoldina . . . . . . . . . . | 129,480 |
| Ramal de Porto Calvo . . . . . . . . . . | 69,173 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital effectivamente empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria.**— *Companhia Promotora de Industrias e Melhoramentos*

Foram encetados os trabalhos de campo a 21 de Março de 1891 e submettidos á approvação os estudos definitivos em 12 de Maio de 1892.

As condições technicas da linha ainda sujeitas a modificações são:

LINHA PRINCIPAL

| | m | m |
|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 1,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . . . . . . | | 0,03 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 100,00 |
| Extensão em alinhamentos rectos . . . . . . . | 70 540,40 | 54,5 % |
| » » » curvos . . . . . . . | 58 939,60 | 45,5 % |
| » » nivel. . . . . . . . . . . . | 59 688,60 | 46,1 % |
| » » declives . . . . . . . . . . . | 69 792,00 | 53,9 % |

RAMAL DE PORTO CALVO

| | m | m |
|---|---|---|
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . . . . . . | | 0,03 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 101,28 |
| Extensão em alinhamentos rectos . . . . . . . | 18 601,00 | 47,5 % |
| » » » curvos . . . . . . . | 20 572,00 | 52,5 % |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . | 24 133,00 | 61,6 % |
| » » declives . . . . . . . . . . . | 15 040,00 | 38,4 % |

## Madeira ao Guaporé

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO POR ESTUDAR (approximadamente) . . . . | 400,00 |

**Não goza de garantia de juros.**

**Concessionaria**— *Companhia Estrada de Ferro do Madeira ao Guaporé.*

Concedida pelo decreto n. 365 de 30 de Maio de 1891 e assignado o respectivo contracto em 20 de Junho do mesmo anno, tem o prazo de dous annos, a contar da ultima data, para começo das obras.

Ainda não foram iniciados os estudos definitivos.

## Metropolitana

EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS. . . . . 3135 metros

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionarios** — *Pedro Caminada e o Banco da Republica dos Estados-Unidos do Brazil*

Acham-se interrompidos os trabalhos. Tendo o concessionario Pedro Caminada reclamado contra a demolição do tapume do largo da Carioca, a questão vai ser submettida ao juizo arbitral.

## Minas e Rio

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . 170 klm.

**Goza de garantia de juros de 7 % em ouro sobre o capital de 15.495:253$085**

**Cessionaria**. — *The Minas and Rio Railway Company, limited.*

Cresceu ainda em 1892 a receita em comparação á do anno anterior; mais avantajada seria, si a crise de transporte de mercadorias na Estrada de Ferro Central para o interior não lhe houvera reduzido a quantidade a transportar.

O dispendio com estadias e com as differenças de cambio nas remessas de dinheiros para Londres concorreu tambem poderosamente para tal effeito e para o resultado do balanço annual.

Pelo movimento economico do ultimo quinquennio fica patente o seu desenvolvimento progressivo.

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . | 781:305$840 | 512:890$760 | [illegible] |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . | 806:125$940 | 523:478$750 | [illegible] |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . | 922:672$910 | 729:675$240 | [illegible] |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . | 1.032:148$630 | 822:301$400 | [illegible] |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . | 1.290:506$000 | 1.152:795$030 | [illegible] |

## TRAFEGO

O serviço do trafego foi executado por 3254 trens, que percorreram 281.412 kilometros transportando :

| | |
|---|---:|
| Passageiros. . . . . . . . . . . . . | 73.067,5 |
| Encommendas e bagagens . . . . . . . | 1.817[illegible],692 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . | 34.477,236 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 88,678 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi de 1.290:506$, assim discriminada :

| | |
|---|---:|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . | 258:991$840 |
| Animaes e carros . . . . . . . . . . | 9:231$600 |
| Encommendas e bagagens. . . . . . . . | 130:844$090 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . | 6:317$090 |
| Telegrammas. . . . . . . . . . . . . | 7:336$700 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 579:544$820 |
| Gado . . . . . . . . . . . . . . . . | 272:982$280 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . | 25:257$580 |
| Total. . . . . . | 1.290:506$000 |

A despeza foi de 1.152:795$030, assim classificada :

| | |
|---|---:|
| Administração . . . . . . . . . . . . | 55:090$160 |
| Aluguel de escriptorio. . . . . . . . . | 710$000 |
| Commissões, ordenado de amanuense para cobrança do imposto. . . . . . . . . | 5:400$000 |
| Via permanente. . . . . . . . . . . . | 222:294$230 |
| Locomoção e tracção. . . . . . . . . | 376:473$340 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 123:139$530 |
| Differença de cambio. . . . . . . . . | 343:543$790 |
| Estadia . . . . . . . . . . . . . . | 26:143$980 |
| Total. . . . . . | 1.152:795$030 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

O serviço de conducção dos trens foi feito regularmente, percorrendo as locomotivas 388.483 kilometros e consumindo :

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . | 3.407$^{t}$,006 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . | 6,839 |
| Oleo. . . . . . . . . . . . . . . . | 22,979 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . | 2$^{t}$,29175 |

O material rodante consta de 16 locomotivas, sendo sete de tanque em bom estado e tres em reparação, quatro tender boas e duas em reparação e de 175 vehiculos.

Além dessas locomotivas ha duas encommendadas, typo-tanque, com seis rodas conjugadas, em substituição das que foram emprestadas á Estrada de Ferro Central.

## TELEGRAPHO

A linha telegraphica, que tem o desenvolvimento de 170 kilometros, é servida por apparelhos do systema Siemens de transmissão directa.

Foram transmittidos 10.038 telegrammas.

Acha-se em bom estado de conservação.

## VIA-PERMANENTE

Os trilhos empregados são de aço, do typo Vignolle. Os dormentes são de madeira de lei.

E' regular o estado de conservação.

As condições technicas da linha são as seguintes :

| | |
|---|---|
| Largura entre trilhos . . . . . . . . . . . | 1$^{m}$.00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . | 3 % |
| Relação da extensão em declive . . . . . . . | 73 % |
| » » » » nivel. . . . . . . . | 27 % |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . | 80$^{m}$.00 |
| Relação dos alinhamentos curvos . . . . . . . | 47 % |
| » » » rectos . . . . . . . | 53 % |

Foram executadas diversas obras novas.

# Mogyana

### LINHA DE RIBEIRÃO PRETO A CATALÃO E RAMAL DE CALDAS

EXTENSÃO EM TRAFEGO :

| | klm. |
|---|---|
| Linha de Ribeirão Preto a Jaguára. . . . . . . | 193,514 |
| » » Jaguára a Uberaba. . . . . . . . . | 101,733 |
| Ramal de Caldas. . . . . . . . . . . . . | 77,080 |
| | 372,327 |

LINHA DE UBERABA A CATALÃO

| | |
|---|---|
| Extensão em construcção. . . . . . . . . . | 200,200 |
| » estudada . . . . . . . . . . | 77,760 |
| | 277,960 |

LINHA DE RESACA A SANTOS

| | |
|---|---|
| Extensão com estudos approvados. . . . . . . | 5,000 |
| » estudada . . . . . . . . . . . . . | 116,664 |
| » em estudos . . . . . . . . . . . . | 103,336 |
| | 225,000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 6.153:857$750 empregado na linha de Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal de Caldas.**

Sendo:

| | |
|---|---|
| Em ouro . . . . . . . . . . . . . . . | 4.300:000$000 |
| Em papel. . . . . . . . . . . . . . . | 1.853:857$750 |

e mais da garantia de 6 % sobre o capital que for empregado no prolongamento de Jaguára a Catalão até o maximo de 30:000$ por kilometro.

O prolongamento da linha de Resaca a Santos não goza de garantia de juros.

**Concessionaria.**— *Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação*

## LINHA EM TRAFEGO

A receita cresceu consideravelmente nos 9 mezes do anno, consoante o quadro do resultado nos cinco ultimos annos :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . | 513:731$223 | 471:747$321 | 71:786$[illegible]02 | |
| Em 1889 . . . . . . . . . . | 608:45[illegible]$458 | 535:0[illegible]1$[illegible]32 | 73:3[illegible]2$52[illegible] | |
| Em 1890 . . . . . . . . . . | 587:350$180 | 58[illegible]:421$[illegible] | 6:[illegible]28$[illegible]81 | |
| Em 1891 . . . . . . . . . . | 652:98[illegible]$147 | 638:2[illegible]$0[illegible]0 | . . . . . . | 15:2[illegible]5$[illegible]43 |
| Em 1892 (durante os 9 mezes) . . | 820:190$101 | 1,121:287$13[illegible] | . . . . . . | 292:0[illegible]$738 |

## TRAFEGO

A estatistica sómente abrange os nove primeiros mezes de 1892, por não se acharem ainda liquidadas as contas do trafego mutuo.

O serviço foi feito por 3135 trens, que percorreram 393.231 kilometros, transportando :

| | |
|---|---|
| Viajantes de 1ª classe. . . . . . . . . . | 33.183 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 51.452 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | kgr. 1.385.971 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | kgr. 29.461.580 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 11.730 |
| Carros. . . . . . . . . . . . . . . | 889 |
| Telegrammas, . . . . . . . . . . . . | 4.692 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi, no mesmo periodo, de 829:190$401, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Viajantes. . . . . . . . . . . . . . | 243:245$930 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . | 432:729$721 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 76:157$740 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 24:149$350 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 14:373$190 |
| Eventual . . . . . . . . . . . . . . | 5:851$450 |
| Differença de cambio . . . . . . . . . . | 32:683$020 |
| Total . . . . . . . | 829:190$401 |

A despeza elevou-se a 1.121:287$139, assim applicada :

| | |
|---|---|
| Direcção . . . . . . . . . . . . . . | 19:292$706 |
| Secretaria. . . . . . . . . . . . . . | 4:830$506 |
| Inspectoria geral . . . . . . . . . . | 2:400$000 |
| Contabilidade. . . . . . . . . . . . | 7:573$420 |
| Almoxarifado. . . . . . . . . . . . | 3:560$960 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 18:417$600 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 121:488$870 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . | 600:131$150 |
| Conservação . . . . . . . . . . . . | 343:590$927 |
| Total . . . . . . . | 1.121:287$139 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi regularmente feito, percorrendo as locomotivas no 1º semestre 280.501 kilometros e consumindo :

| | |
|---|---|
| Carvão | kilg. 2857906 |
| Azeite | lits. 17048 |
| Estopa | kilg. 3634 |

O material rodante consta de 15 locomotivas e 167 vehiculos.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são de aço, do typo Vignolle, com o peso de 19,5 kilogrammas por metro corrente.

As condições technicas da linha são :

### PROLONGAMENTO

| | |
|---|---|
| Bitola | m. 1,00 |
| Declividade maxima | 3 % |
| Raio minimo | m. 100,00 % |
| Extensão em nivel | klm. 50,834 ou 26,26 % |
| » » rampas | 74,170 ou 38,32 % |
| » contra-rampas | 68,510 ou 35,42 % |

### RAMAL DE CALDAS

| | |
|---|---|
| Bitola | m. 1 00 |
| Declividade maxima | 3 % |
| Raio minimo | m. 100,00 |
| Extensão em nivel | 26,690 ou 34,62 % |
| » » rampas | 32,190 ou 45,65 % |
| » » contra-rampas | 15,200 ou 19,73 % |

### LINHA DE JAGUÁRA A CATALÃO

| | |
|---|---|
| Bitola | m. 1,00 |
| Declividade maxima | 0,03 |
| Raio minimo | 100,10 |
| Extensão em rectas | klm 58,950 |
| » » curvas | 42,783 |
| » » curvas de raio minimo | 17,403 |
| » » nivel | 24,097 |
| » » rampas | 44,032 |
| » » contra-rampas | 33,604 |

| | |
|---|---|
| Extensão em rampas-maximas, 3 % . . . . . | 24,787 |
| » » contra-rampas, maximo 3 % . . . | 17,541 |
| Distancia real . . . . . . . . . . . . . | 101,703 |
| » virtual . . . . . . . . . . . . | 701,822 |

## PARTE EM CONSTRUCÇÃO

Os trabalhos executados constam de :

Trabalhos preparatorios :

| | $m^2$ |
|---|---|
| Roçada em capoeira. . . . . . . . . . . . | 364950 |
| » » mata virgem . . . . . . . . . | 90000 |
| Destocamento. . . . . . . . . . . . . . | 7205 |

Preparação do leito :

| | $m^3$ |
|---|---|
| Excavação em terra. . . . . . . . . . . . | 130079 |
| » » pedra solta . . . . . . . . | 24629 |
| » » pedreira . . . . . . . . . . | 9546 |

Obras d'arte :

| | $m^3$ |
|---|---|
| Excavações . . . . . . . . . . . . . . | 1957 |
| Alvenarias . . . . . . . . . . . . . . | 1835 |

## TRECHO DE RESSACA A SANTOS

O reconhecimento e estudos definitivos foram iniciados em fins de Maio de 1892 e acham-se approvados os estudos definitivos de alguns trechos

# Muzambinho

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . | 57,240 |
| » » CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . . . | 86,600 |

**Goza da garantia de juros de 5 % durante a construcção e de 4 % depois de aberta a linha ao trafego**

**O capital fixado para a construcção do ramal é de 2.509:500$000**

A linha de Tres Corações ao Rio Verde não tem garantia de juros.

**Concessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Muzambinho*

## LINHA EM TRAFEGO

Foi aberta provisoriamente ao trafego a estação da Varginha, no kil. 57,240, no dia 28 de Maio de 1892 e a fluvial no kil. 57,240 em 1[illegible] de Janeiro de 1893.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Por muito recente a abertura do trafego, não foi possivel dar a receita e a despeza da estrada com a exactidão devida.

## LOCOMOÇÃO

O material rodante em serviço è o mesmo da estrada de ferro Minas e Rio. A companhia dispõe de tres locomotivas e dez vagons de lastro.

## TELEGRAPHO

O systema Morse é o adoptado, com apparelho de circuito fechado.

## VIA PERMANENTE

Os dormentes são de madeira de lei.

| | klm. |
|---|---|
| Extensão em nivel . . . . . . . . | 17,895 ou 31,27 % |
| » » declive . . . . . . . | 39,245 ou 68,73 % |
| » » tangente . . . . . . | 31,070 ou 54,71 % |
| » » curva . . . . . . . . | 26,170 ou 45,71 % |
| O comprimento real é de . . . . . | klm. 57.240 |
| » virtual é de . . . . | 189,485 325 |

## LINHA EM CONSTRUCÇÃO

O ramal da Campanha começa na Estação de Freitas, no kilometro 106 da Estrada de Ferro Minas e Rio, com rumo de Oeste, passa por aguas do Lambary e Cambuquira e finalisa na cidade da Campanha.

As condições technicas são:

| | klm. |
|---|---|
| Extensão em nivel . . . . . . . . | 46,050 ou 53,547 % |
| » » declive . . . . . . . | 39,950 ou 46,453 % |
| » » tangente . . . . . | 44,335 ou 51,553 % |
| » » curva . . . . . . . | 41,665 ou 48,447 % |
| Comprimento real . . . . . . . . | klm. 86,000 |
| » virtual . . . . . . . | m. 281.281,93 |

## TRABALHOS EXECUTADOS

Proseguem com morosidade os trabalhos, consoante vai sendo transportado o material fixo.

Acham-se promptos para o assentamento dos trilhos 59 kilometros e a concluirem-se 11 kilometros até as aguas do Cambuquira.

Ainda não foi encetada a construcção dos 16 kilometros restantes de Cambuquira á Campanha.

Os trabalhos executados comprehendem :

212.424,64 m3 de excavação em terra ; 5.091,46 m3 de excavação em pedra solta ; 3.518,10 m3 em rocha ; 1.877,05 m3 de alvenaria ensossa ; 489,25 m3 de alvenaria com argamassa de cal e areia, e de cimento e areia 635,47 m3.

## Natal a Nova Cruz

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . 121 klms.

**Goza da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital de 5.496:052$554**

**Cessionaria.**—*The Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company, limited.*

MOVIMENTO FINANCEIRO

| | EM 1892 | EM 1891 |
|---|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . | 111:345$170 | 97:179$250 |
| Despeza . . . . . . . . . . . | 163:262$577 | 166:649$505 |
| *Deficit.* . . . | 51:917$407 | 69:470$255 |

Vê-se, pois, que a relação da despeza para a receita foi de 146,627 % no anno de 1892 contra 171,486 % no de 1891.

A receita por kilometro em trafego foi de 920$211 em 1892 contra 803$134 em 1891 ; a despeza de 1.349$277 contra 1.377$262, sendo o *deficit* por kilometro em trafego de 429$066 contra 574$128 do anno anterior.

A receita proveio das seguintes verbas :

| | |
|---|---|
| Passageiros ordinarios . . . . . . . . . . | 36:957$000 |
| Ditos por conta do Governo. . . . . . . . | 1:025$510 |
| Bagagem e encommendas . . . . . . . . . | 1:782$580 |
| Idem idem por conta do Governo . . . . . . | 33$780 |
| Assucar . . . . . . . . . . . . . . . | 13:367$940 |
| Mercadorias diversas. . . . . . . . . . . | 48:054$040 |
| Animaes e vehiculos . . . . . . . . . . . | 849$540 |
| Telegrammas . . . . . . . . . . . . . | 1:842$400 |
| Idem por conta do Governo . . . . . . . | 314$400 |
| Receitas diversas. . . . . . . . . . . . | 7:117$980 |
| Total. . . . . . . . | 111:345$170 |

A despeza effectuada foi de 163:262$577, assim classificada :

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 6:287$824 |
| Contabilidade . . . . . . . . . . . . . | 4:000$000 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 26:942$226 |
| Tracção e locomoção. . . . . . . . . . | 82:344$970 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . | 39:668$264 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . | 2:816$463 |
| Diversas despezas. . . . . . . . . . . | 1:202$830 |
| Total . . . . . . . | 163:262$577 |

As condições economicas desta via-ferrea nos ultimos dous annos teem lhorado sensivelmente, diminuindo os *deficits*, apezar das pessimas ıdições do seu traçado.

A ligação desta estrada com a de Conde d'Eu virá certamente ıcorrer para que mais se avantage a renda.

Eis os resultados desde o seu inicio :

| | |
|---|---|
| Receita. . . . . . . . . . . . . . | 870:052$075 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . | 1.946:438$847 |
| *Deficit* . . . . . . . . . . | 1.076:386$772 |

Eis os seus resultados no ultimo quinquennio:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1888 . . . . . . . . . . . | 72:728$070 | 149:199$001 | 76:470$931 |
| 1889 . . . . . . . . . . . | 72:276$930 | 148:701$229 | 76:424$299 |
| 1890 . . . . . . . . . . . | 77:951$140 | 164:925$294 | 83:974$154 |
| 1891 . . . . . . . . . . . | 99:179$250 | 168:649$505 | 69:470$255 |
| 1892 . . . . . . . . . . . | 111:345$170 | 163:262$577 | 51:917$407 |

## TRAFEGO

Durante o anno fizeram o percurso total de 75.297 kilometros ) trens, assim distribuidos :

69 de lastro, 9 especiaes de passageiros, 49 especiaes de carga e 0 mixtos.

Esses trens transportaram :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . . | 2.330 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . | 12.640 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | kgr. 10.487.101 |

## TELEGRAPHO

Funccionou regularmente, sendo expedidos 1879 telegrammas, com 23.057 palavras.

## LOCOMOÇÃO

O material rodante compõe-se de 12 locomotivas, sendo 2 americanas de Baldwin, do peso de 13,576 T ; 10 inglezas, sendo 9 do fabricante Neilson, do peso de 40.000 TK e 1 de Hemslet, sem tender, do peso de 14.250 TK e mais 229 vehiculos.

## TRACÇÃO

As 12 locomotivas percorreram 77.108 kilometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . | 862.906 kgr. |
| Azeite . . . . . . . . . . . . . | litros 4796,5 |
| Estopa. . . . . . . . . . . . . | 143.875 kgr. |

Os carros de passageiros e wagons de cargas consumiram :

| | |
|---|---|
| Azeite. . . . . . . . . . . . . . . | litros 1169,75 |
| Estopa. . . . . . . . . . . . . . . | 213 |
| Kerosene . . . . . . . . . . . . . | litros 237 |

## OFFICINAS

As officinas procederam a diversos concertos e reparos no material rodante e acham-se funccionando com regularidade.

## VIA PERMANENTE

Foram substituidos durante o anno 1943 dormentes e 2924 metros cubicos de lastro. Os trilhos são de aço e pesam 24 kilogrammas por metro corrente.

As condições technicas da linha são as seguintes:

| | |
|---|---|
| Declividade maxima . . . . . . . . . . | 0,025 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . | m 110 |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . . . | 27 % |
| » » declive . . . . . . . . . . | 73 % |
| » » alinhamento recto . . . . . | 76 % |
| » » curvas . . . . . . . . . . | 24 % |

## Nazareth ao Crato

Extensão por estudar (approv.). . . . . . 650,00 klm.

**za da garantia de juros de 6 % até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Concessionaria** — *Companhia Geral de Melhoramentos de Pernambuco*

Não foram ainda apresentados os estudos definitivos.

## Norte

Extensão em trafego . . . . . . . . . . klm. 45,350

**No goza de garantia de juros**

**ssionaria** — *The Rio de Janeiro and Northern Railway Company, limited*

### TRAFEGO

O serviço foi executado por 2681 trens, sendo:

| | | |
|---|---|---|
| 1697 | de passageiros, com o percurso de . . | 51.890 klm. |
| 730 | mixtos » » » . . | 36.500 » |
| 254 | especiaes » » » . . | 4.615 » |
| 2681 | | 93.005 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita importou em 188.444$360, procedente de:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | 32:263$430 |
| » de 2ª » | 39:946$400 |
| » de ida e volta | 62:253$080 |
| Bagagens e encommendas | 6:008$310 |
| Animaes | 8:661$200 |
| Vehiculos | 4:076$200 |
| Armazenagem | 110$100 |
| Diversas | 8:027$540 |
| Telegrapho | 163$960 |
| Mercadorias | 26:934$140 |
| Total | 188:444$360 |

A despeza em dez mezes elevou-se a 145:445$610, assim distribuida

| | |
|---|---|
| Via permanente | 41:964$233 |
| Locomoção | 73:762$361 |
| Trafego | 23:470$323 |
| Despezas geraes | 6:248$693 |
| Total | 145:445$610 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

No serviço de tracção 9 locomotivas percorreram 110.834 k. sendo 102.753 em serviço do trafego e 8081 do lastro, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão | 775.159 kgr. |
| Graxa | 1.320,5 » |
| Estopa | 1.184 » |
| Oleos | 3.996 litros |
| Kerosene | 104 » |

O material rodante consta de 3 locomotivas e 19 vehiculos.

## TELEGRAPHO

Continúa a funccionar com regularidade satisfactoria o apparelho Morse.

Foram expedidos 110 telegrammas, além dos de serviço da estrada

## VIA PERMANENTE

Procedeu-se ás reparações e substituições de material necessarias.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . | m 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . | 181,030 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . | 2 % |
| Extensão em tangente . . . . . . . . . | klm. 35,852 |
| » » curvas . . . . . . . . . . . | 9,508 |
| » » nivel . . . . . . . . . . . | 31,221 |
| » » rampa . . . . . . . . . . . | 14,119 |

Poucas são as obras d'arte dignas de menção : 75 boeiros abertos, 21 cobertos, 12 pontes de um só vão, 1 ponte no Pilar com 5 vãos, sendo 4 de 7,m50.

# Ouro Preto a Peçanha

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM ESTUDOS. . . . . . . . . . | 170 klm. |
| » POR ESTUDAR (approx.) . . . . . . | 247,650 » |
| Total . . . . . . . . | 417,650 » |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *Companhia de Obras Publicas e Emprezas do Estado de Minas Geraes*

Os trabalhos foram iniciados no dia 4 de Maio de 1892, e pararam em Setembro por difficuldades financeiras.

Ficaram estudados 26 kilometros de uma variante a partir da cidade de Marianna para a freguezia do Inficcionado e 110 kilometros da linha deste ponto á cidade de Itabira.

# Paraná

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | klm |
|---|---|
| De Paranaguá a Corytiba . . . . . . . . . . | 111,000 |
| De Corityba a Lapa . . . . . . . . . . . . | 101,8454 |
| De Serrinha á Restinga (bifurcação) ramal do Porto Amazonas . . . . . . . . . . . . . . | 56,654 |
| Ramal de Morretes á Antonina . . . . . . . | 16,99182 |
| Total . . . . . . . . . . | 286,49422 |

EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO:

| | klm |
|---|---|
| Da Restinga secca á Palmeira . . . . . . . . . | 22,000 |
| Da Lapa ao Rio Negro . . . . . . . . . . . | 61,000 |
| Da Palmeira á Ponta Grossa . . . . . . . . . | 50,220 |
| Total . . . . . . . . . | 133,220 |
| EXTENSÃO TOTAL . . . . . . . . . . . . . . | 419,71422 |

**Gosa da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 11.492:042$707 empregado na linha de Paranaguá á Corityba e de 6 % sobre o que fôr empregado nos prolongamentos e ramaes até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria**—*Compagnie Génèrale des Chemins de Fer Brésilien.*

## LINHA EM TRAFEGO

### DE PARANAGUÁ Á CORITYBA

Desenvolvem-se progressivamente as boas condições economicas desta via ferrea, conforme se verifica do quadro, que se segue e inclue a parte dos prolongamentos trafegados durante o anno findo:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . . | 751:023$762 | 519:635$108 | 231:[illegible] |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . . | 771:442$932 | 535:060$187 | [illegible] |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . . | 863;321$335 | 585:814$518 | [illegible] |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . . | 984.346$815 | 533:610$958 | 447[illegible] |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . | 1.332:105$937 | 917:877$946 | 414:228[illegible] |

Prevê-se pois o mais auspicioso estado economico logo que seja aberta toda a linha ao trafego.

## TRAFEGO

### LINHA DE PARANAGUÁ A CORITYBA

O serviço foi regular, e executado por 2.580 trens, que percorreram 159.163 kilometros.

### PROLONGAMENTOS E RAMAES

Foi o serviço executado por 1.069 trens, que percorreram 65.946 kilometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . | 2.403.217 kgr. |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . | 1.282.500 » |
| Oleo. . . . . . . . . . . . . . . | 1.313 litrs. |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . | 571.348 kgr. |

## TELEGRAPHOS

### LINHA DE PARANAGUÁ A CORITYBA

Os apparelhos são do systema Morse e acha-se a linha em bom estado de conservação.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são de Vignolle, pesando com accessorios 26k,1 por metro corrente. Os dormentes são de madeira de lei de $1^m,8 \times 0,18 \times 0,14$.

Acha-se em bom estado de conservação.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

### LINHA DE PARANAGUÁ A CORITYBA

A receita foi de 1.134:701$338, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . | 116:215$168 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 19:881$523 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 981:397$431 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 2:191$259 |
| Carros. . . . . . . . . . . . . . . | 269$500 |
| Aluguel de trem. . . . . . . . . . . | 4:190$000 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 2:497$300 |
| Armazem. . . . . . . . . . . . . . . | 771$160 |
| Eventuaes . . . . . . . . . . . . . | 7:554$557 |
| Total. . . . . . | 1.134:70[illegible] |

Do que resulta o augmento de 15,62 % à do anno anterior, que f... de 6,66 %.

A despeza elevou-se a 689.630$384, assim distribuida :

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 248:060$938 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 9:910$477 |
| Almoxarifado. . . . . . . . . . . . . | 4:130$841 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 96:742$657 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . | 166:731$346 |
| Via permanente. . . . . . . . . . . . | 164:054$125 |
| Total. . . . . . | 689:630$384 |

PROLONGAMENTO

A receita foi de 197:405$599.

A despeza elevou-se a 228:247$562.

## CONDIÇÕES TECHNICAS

### LINHA DE PARANAGUÁ A CORITYBA

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | | 1,0 m |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . . . . | | | 3 % |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . . . | | | 75,0 m |
| Alinhamento, rectas. . . . . . . . . . . . . | 70,310 K | ou | 63,3[illegible] |
| » curvas . . . . . . . . . . . . | 40,690 | » | 36,6[illegible] |
| Extensão em nivel . . . . . . . . . . . . | 39,015 | » | 35,1[illegible] |
| » » declividade . . . . . . . . . . . | 71,985 | » | 64,8[illegible] |

### PROLONGAMENTO E RAMAES

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | | | 1,0 m |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | | | | 90,0 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . . . . . . | | | | 3 % |
| 1ª SECÇÃO — EXTENSÃO REAL 16,99482 K | Alinhamentos rectos. . . . . . . . . | 11,61567 klm | ou | 68,2[illegible] |
| | » curvos. . . . . . . . . | 5,37915 | » | 31,8[illegible] |
| | Patamares . . . . . . . . . . . . . | 8,36918 | » | 49,21 |
| | Rampas. . . . . . . . . . . . . . | 4,33544 | » | 25,51 |
| | Contra-rampas. . . . . . . . . . . | 4,29020 | » | 25,2[illegible] |
| | Desenvolvimento virtual . . . . . . . | 50,745645 | | |
| 2ª SECÇÃO — EXTENSÃO REAL 71,84540 K | Alinhamentos rectos. . . . . . . . . | 41,39770 | ou | 57,[illegible] |
| | » curvos. . . . . . . . . | 30,44770 | » | 42,4[illegible] |
| | Patamares. . . . . . . . . . . . . | 40,57490 | » | 56,4[illegible] |
| | Rampas. . . . . . . . . . . . . . | 14,47400 | » | 20,1[illegible] |
| | Contra-rampas. . . . . . . . . . . | 16,79650 | » | 23,[illegible] |
| | Desenvolvimento virtual. . . . . . . . | 207,187594 | | |

3ª SECÇÃO — EXTENSÃO REAL K 30,00

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alinhamentos rectos | 14,8393 | ou | 50,4 % |
| » curvos | 15,1207 | » | 49,6 % |
| Patamares | 9,9066 | » | 32,02 % |
| Rampas | 10,5000 | » | 35,00 % |
| Contra-rampas | 9,5933 | » | 31,98 % |
| Desenvolvimento virtual | 139,5764 | | |

Custo das diversas secções:

| | |
|---|---|
| 1ª secção — Morretes-Antonina | 867:593$348 |
| 2ª » — Corityba-Serrinha (bifurcação) | 2.899:835$548 |
| 3ª » — Serrinha-Lapa | 930:077$950 |
| 5ª » — Serrinha-Restinga | 2.018:982$579 |
| 6ª » — Restinga-Ponta Grossa | 446:236$420 |
| Total | 7.162:720$845 |

# Paraty a Iguape

EXTENSÃO APPROXIMADA . . . . . . . . . . . 450 kilometros

**Não goza de garantia de juros.**

**Concessionarios** — *Engenheiro Manoel Caetano da Silva Lara e bacharel Pedro de Barros.*

Acham-se concluidos os estudos preliminares e encetados os definitivos o trecho entre S. Sebastião e Santos em uma extensão de 100 kilometros.

# Peçanha ao Araxá

EXTENSÃO APPROXIMADA . . . . . . . . . . 850 kilometros.

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for effectivamente empregado até ao maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá*

Foram apresentados ao exame do Fiscal do Governo os estudos definitivos do trecho entre Araxá e Confusão na extensão de 137$^{klm}$,884.

Condições technicas:

| | |
|---|---|
| Bitola | 1$^{m}$,00 |
| Rampa maxima | 3 % |
| Raio minimo | 101$^{m}$,28 |
| Patamar maximo | 100$^{m}$,00 |
| Tangente minima | 22$^{m}$,00 |

## Pelotas ás Colonias de S. Lourenço

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS . . . . | 141,552 klm. |
| » EM CONSTRUCÇÃO : | |
| Ramal da Tablada, entre kilometros . . . . . | 1 e 3 |
| João Padre. . . . . . . . . . . . . . | 21 e 27 |

**Goza da garantia de juros de 6 % até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul*

Os trabalhos foram inaugurados em 10 de Maio de 1891, executando-se, entre outros :

Excavações em terra 9.004,600 $m^3$; pedra solta 84,979 $m^3$; pedreira 95,592 $m^3$.

Excavação para fundações 326,892 $m^3$; alvenarias 335,007 $m^3$; concreto 6,344 $m^3$.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . | 1m,00 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . | 0,03 |
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . . . | 73 992,13 |
| » curvos. . . . . . . . . . | 67 559,87 |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . . | 66 065,65 |
| » » rampa. . . . . . . . . . | 1 427,69 |
| » » contra-rampas . . . . . . . | 1 066,67 |

Entre as obras d'arte do projecto contam-se : 11 pontilhões, 6 pontes de 5 metros de vão, 1 de 8 metros, 1 de 10 metros, 1 de 12 metros, 6 de 20 metros, 1 de 30 metros e 1 de 40 metros, e 12 estações.

## Petrolina ao Piauhy

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA. . . . . . . . . . . . | 102,100 |
| » POR ESTUDAR (aprox.) . . . . . . . . | 897,900 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$000 por kilometro.**

**Cessionaria**.— *Companhia Estrada de Ferro Nordeste do Brazil.*

Os estudos apresentados foram devolvidos á Companhia, por excesso de largura do leito projectado, para reduzil-o á largura normal.

## Pontal a Matto Grosso

EXTENSÃO APPROXIMADA. . . . . . . . . . . 1800 kilometros

**Não goza de garantia de juros.**

**Concessionarios.**— *João Carlos Leite Penteado e outròs.*
Ainda não foram iniciados os estudos.

## Principe do Grão-Pará

| | km |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . . . . . | 92,038 |

Sendo :

| | |
|---|---|
| 1ª secção. . . . . . . . . . . . . . . . . | 16,000 |
| 2ª » . . . . . . . . . . . . . . . . | 6,200 |
| 3ª » . . . . . . . . . . . . . . . . | 69,838 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *The Rio de Janeiro and Northern Railway Company, limited*

### TRAFEGO

Durante o anno foram transportados 128.297 passageiros, sendo os .ssignantes : de 5 passagens 854, de 10 passagens 492, mensaes 1061, ınnuaes 48.

| | |
|---|---|
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | kgr 4.062,445 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 59.807 |
| Vehiculos . . . . . . . . . . . . . . | 117 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | kgr 41.396.663 |

### MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi de 1.580:421$294, assim distribuida :

| | |
|---|---|
| Passageiros. . . . . . . . . . . . . . | 737:807$940 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 137:201$100 |
| Mercadorias e diversos. . . . . . . . . | 695:642$584 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . . | 898$210 |
| Armazenagem. . . . . . . . . . . . . | 8:871$460 |
| Total. . . . | 1.580:421$294 |

A despeza foi de 1.246:595$221, assim classificada :

| | |
|---|---|
| Despeza geral. . . . . . . . . . . . . | 16:503$906 |
| Via-permanente . . . . . . . . . . . | 142:025$942 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . | 401:420$438 |
| Trafego. . . . . . . . . . . . . . | 227:967$017 |
| Linha maritima . . . . . . . . . . . | 458:677$918 |
| Total. . . . | 1.246:595$221 |

## LOCOMOÇÃO

O material rodante consta de:

10 locomotivas, sendo 2 inglezas e 8 americanas ; 11 locomotivas do systema Riggenbach, sendo 8 suissas e 3 americanas ; 18 carros de passageiros de 1ª classe ; 8 de passageiros de 2ª ; 64 vagões para mercadorias e 4 carros para animaes.

As condições technicas da linha são :

### 1ª SECÇÃO

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 metro |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . | 475,00 » |
| Declividade maxima . . . . . . . . . | 0,012 » |
| Alinhamentos rectos . . . . . . . . . | 12,550 kilom. |
| » em curvas. . . . . . . . | 3,450 » |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . . | 2,210 » |
| » » rampa . . . . . . . . . | 13,790 » |
| Relação entre as rectas e as curvas . . . . | 78,43 % |
| » » a linha de nivel e a rampa. . . | 13,81 % |

### 2ª SECÇÃO

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 metros |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . | 150,00 » |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . | 15 % |
| Alinhamentos rectos . . . . . . . . . | 2,363 kilom. |
| » em curvas. . . . . . . . | 3,837 » |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . . | 0,190 » |
| » » rampa . . . . . . . . . | 6,010 » |
| Relação entre alinhamentos rectos e curvos. . | 38,11 % |
| » » a linha de nivel e em rampa. . | 3,06 % |

Rampas da linha de cremalheira :

| | |
|---|---|
| de 14,80 % a 15 %. . . . . . . . . . | 5,200 kilom. |
| » 7,45 % a 10,50 %. . . . . . . . . . | 0,630 » |
| » 5 % a 6 %. . . . . . . . . . . . | 0,178 » |

Altitude na :

| | | |
|---|---|---|
| Raiz da Serra. . . . . . . . . . . . | 44,00 | metro |
| Do 6º kilometro. . . . . . . . . . . . | 854,00 | » |

3ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 | metro |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . | 100,00 | » |
| Declividade maxima . . . . . . . . . | 0,027 | » |
| Alinhamentos rectos . . . . . . . . . | 28,410 | kilom. |
| » em curvas. . . . . . . . | 41,428 | » |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . . | 19,170 | » |
| » » rampa . . . . . . . . . | 50,668 | » |
| Relação entre alinhamentos rectos e curvos. . | 40,68 % | |
| » » a linha de nivel e em curvas. . | 27,43 % | |

## Quarahim a Itaquy

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . . | 175,500 |

**oza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado de 6.000:000$000**

**essionaria.** — *The Brazil Great Southern Railway Company, Limited*

Ainda continuam pouco lisongeiras as condições economicas, conforme e conclue pelo quadro seguinte do movimento financeiro no ultimo quinquennio:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| n 1888. . . . . . . . . . . . | 46:024$861 | 68:998$336 | 22:973$475 |
| n 1889. . . . . . . . . . . . | 50:184$813 | 166:777$533 | 116:589$720 |
| n 1890. . . . . . . . . . . . | 105:479$626 | 161:448$588 | 55:968$963 |
| n 1891. . . . . . . . . . . . | 114:921$066 | 166:755$724 | 51:834$658 |
| n 1892. . . . . . . . . . . . | 119:900$922 | 188:444$585 | 70:543$663 |

## TRAFEGO

Foi effectuado por 551 trens, que percorreram 63.968 kilometros, dando o seguinte transporte :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . . . | 2.001 |
| » 2ª » . . . . . . . . . . | 8.427 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | 8.903.790 kilogr |
| Bagagem e encommendas. . . . . . . . . | 90.120 » |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 321 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita importou em 117.900$922, assim classificada :

| | |
|---|---|
| Viajantes . . . . . . . . . . . . . . . . | 36.030$170 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . . | 45:834$660 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . . | 2:086$740 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . . . | 494$560 |
| Trens expressos. . . . . . . . . . . . . | 379$000 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . . | 1:719$750 |
| Multas. . . . . . . . . . . . . . . . . | 65$867 |
| Conta do Governo . . . . . . . . . . . . | 5:477$785 |
| Lucros em cambio . . . . . . . . . . . . | 23.865$000 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . . . | 2:008$390 |
| Total. . . . . . | 117:900$922 |

A despeza foi de 188:444$585, assim distribuida:

| | |
|---|---|
| Administração geral . . . . . . . . . . . | 10:784$091 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . . | 11:653$652 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . . | 26:545$002 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . . | 46:233$782 |
| Via-permanente e edificios . . . . . . . . | 92:662$793 |
| Serviço commercial. . . . . . . . . . . . | 565$265 |
| Total. . . . . . | 188:444$585 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi feito por 8 locomotivas, que percorreram 36.382 kilometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Combustivel . . . . . . . . . . . . . . . | 1.057.900 kilogr |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . . | 858 » |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . . | 439 » |
| Oleo. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3.069 litros |

O material rodante consta de 80 vagões para mercadorias, sendo 40 fechados, 20 plataforma sobre 8 rodas e 20 abertos; para animaes 10 e carros para passageiros 1 de 1ª classe, 4 de 2ª e 5 mixtos.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são de aço, do systema Vignolle, com o peso de 20 kilogr. por metro corrente.

A conservação da linha é má.

As condições technicas da linha são:

| | | |
|---|---|---|
| Bitola | | 1,00 m |
| Raio minimo | | 250,00 |
| Declividade maxima | | 2 % |
| | km | |
| Extensão em alinhamento recto | 148,170 | 84,427 % |
| » » » curvas | 27,330 | 15,537 % |
| » » nivel | 64,395 | 36,639 % |
| » » declividades | 111,105 | 63,307 % |

## TELEGRAPHO

Transmittiram-se 1536 telegrammas com 21.606 palavras em serviço particular.

# Ramaes convergentes á Estrada de Ferro Central do Brazil

**Não goza de garantia de juros**

O decreto n. 1015 de 16 de Agosto de 1892 declarou sem effeito o de n. 474 de 1 de Agosto de 1891, que concedia privilegio e outros favores geraes para a construcção, uso e gozo de ramaes convergentes á Estrada de Ferro Central do Brazil.

# Ramal do Timbó

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . 83 klm.

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital de 2.650:000$**

**Concessionaria** — *The Bahia and S. Francisco Railway Company, limited*

Continuam, infelizmente, bem precarias as condições economicas deste ramal, pois nem um unico saldo, siquer, ainda logrou apresentar, desde que é trafegado, como se verifica do seguinte quadro onde a progressão dos *deficits* não accentua muito claramente o seu decrescimento :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| Em 1888. . . . . . . . . . . . . | 62:794$110 | 133:827$360 | 71:032$050 |
| Em 1889. . . . . . . . . . . . . | 48:056$100 | 125:677$720 | 77:621$620 |
| Em 1890. . . . . . . . . . . . . | 54:931$310 | 130:187$800 | 75:256$490 |
| Em 1891. . . . . . . . . . . . . | 74:207$120 | 140:205$460 | 65:998$340 |
| Em 1892. . . . . . . . . . . . . | 82:270$420 | 145:421$650 | 63:151$230 |

## TRAFEGO

Foi feito regularmente por 945 trens, cujo percurso, incluindo os de lastro, attingiu a 68.772 kilometros, a saber :

| | klm. |
|---|---|
| Trens mixtos 732. . . . . . . . . . . . | 60.952 |
| » especiaes 37. . . . . . . . . . . | 2.796 |
| » de lastro 176. . . . . . . . . . . | 5.024 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi de 82:270$420, superior á do anno de 1891 em 8:063$300, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Passageiros. . . . . . . . . . . . . . | 27:213$860 |
| Bagagens . . . . . . . . . . . . . . | 1:924$060 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 41:179$580 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . | 10:279$200 |
| Telegraphos . . . . . . . . . . . . . | 645$380 |
| Armazenagem. . . . . . . . . . . . . | 117$520 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . | 14$600 |
| Rendas diversas e eventuaes . . . . . . . | 896$220 |
| Total. . . . . . . | 82:270$420 |

A despeza foi de 145:421$6[illegible]0, maior que a do anno de 1891 em 5:216$190, assim classificada :

| | |
|---|---|
| Direcção geral . . . . . . . . . . . . | 16:[illegible]$[illegible]90 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . | 2:[illegible]470 |
| Almoxarifado. . . . . . . . . . . . | 1:44[illegible]$[illegible]00 |
| Trafego. . . . . . . . . . . . . | 22:[illegible]920 |
| Locomoção. . . . . . . . . . . . . | 57:[illegible]240 |
| Conservação . . . . . . . . . . . . | 44:[illegible]$930 |
| Total. . . . . . | 145:[illegible]21$650 |

A receita por kilometro foi de [illegible]90$005, a despeza 1:753$272 e o *deficit* de 76[illegible]$267.

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi effectuada por 5 locomotivas e 104 vehiculos. As locomotivas percorreram 82.612 kilometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . | 4[illegible]2.903 kgr. |
| Graxa. . . . . . . . . . . . . . . | 1.421 |
| Oleo. . . . . . . . . . . . . . . . | 1.422 |
| Estopa. . . . . . . . . . . . . . . | 580 |

O material rodante acha-se em bom estado, tendo soffrido alguns reparos.

## VIA PERMANENTE

A conservação da linha fez-se regularmente, tendo sido substituido o material arruinado.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 m |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . | 1,66 % |
| Raio minimo dos curvas. . . . . . . . | 120,00 |
| Relação da extensão em nivel. . . . . . . | 39,55 % |
| » dos alinhamentos rectos. . . . . . | 53,96 % |

# Recife ao Limoeiro

Extensão em trafego:

| | kml. |
|---|---|
| Do Recife ao Limoeiro . . . . . . . . . . . | 82,976 |
| Ramal de Timbauba . . . . . . . . . . . . | 58,079 |
| | 141,055 |

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 5.000:000$ empregados na construcção da linha principal e ramal até Nazareth.**

**Não tem garantia de juros sobre o capital empregado no prolongamento do ramal de Nazareth a Timbaúba (45k,010m)**

**Cessionaria.**— *The Great Western of Brazil Railway Company, limited.*

Apezar da baixa consideravel do cambio, que veiu aggravar a despeza com 258:940$580, o estado economico foi assaz lisongeiro, segundo mostra o quadro dos resultados no ultimo quinquennio.

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . | 691:168$100 | 418:531$280 | 272:636$820 |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . | 570:694$720 | 392:680$320 | 178:014$400 |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . | 615:126$030 | 432:519$870 | 182:606$220 |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . | 818:919$710 | 677:387$310 | 141:532$100 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . | 957:289$070 | 795:570$850 | 161:718$220 |

## TRAFEGO

Foi servido por 4167 trens, de natureza e percurso assim discriminados:

| | klm. |
|---|---|
| 2374 mixtos, percorrendo . . . . . . . . . . | 159.213 |
| 1661 cargas. . . . . . . . . . . . . . . | 100.479 |
| 17 especiaes . . . . . . . . . . . . . . | 900 |
| 115 lastro . . . . . . . . . . . . . . . | 8.154 |
| | 268.746 |

Foram transportados:

197.71 ¼ passageiros de 1ª classe.
211.978 ½ » » 2ª »
446.440 kilogr. de bagagem.
99.978.455 » » mercadorias.
16.907 animaes.

## TELEGRAPHO

Transmittiram-se durante o anno 7017 telegrammas em serviço particular.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita arrecadada sommou 957:289$070, provindo de:

| | |
|---|---|
| Passageiros | 229:769$130 |
| Bagagem | 18:921$300 |
| Animaes | 17:768$400 |
| Mercadorias | 664:848$600 |
| Trens especiaes | 1:292$600 |
| Telegrapho | 8:347$350 |
| Armazenagem | 1:533$136 |
| Mattas | 97$790 |
| Rendas não classificadas | 14:710$770 |
| Total | 957:289$070 |

Despendeu-se 795:570$850, sendo com:

| | |
|---|---|
| Administração | 132:725$080 |
| Trafego | 18:974$000 |
| Telegrapho | 6:978$950 |
| Almoxarifado | 176:762$540 |
| Locomoção | 176:769$540 |
| Conservação | 112:468$110 |
| Differenças de cambio | 258:940$580 |
| Fundo de reserva | 12:500$000 |
| Despezas judiciaes | 2:325$230 |
| Impostos | 175$000 |
| Total | 795:570$850 |

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

O serviço foi executado por 19 locomotivas e 336 vehiculos, percorrendo as locomotivas 299.777 kilometros ao todo, a saber:

| | klm. |
|---|---|
| Em serviço dos trens | [illegible] |
| Em manobras | |

Foram consumidos:

| | kgr. |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . | 2.653.186 |
| Graxa. . . . . . . . . . . . . . . | 3.240 |
| | lit. |
| Azeite. . . . . . . . . . . . . . . | 8.421 |
| | kgr. |
| Estopa. . . . . . . . . . . . . . . | 2.936 |

As officinas funccionaram regularmente em concertos e reparos de material.

VIA PERMANENTE

Toda ella está em bom estado de conservação.

Substituiram-se durante o anno 17.623 dormentes e trilhos Vignolle com 24,8 kilogrammas de peso por metro corrente.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 m |
| Declividade maxima.. . . . . . . . . . . | 2% |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . | 120 m |
| Extensão em patamares na linha e ramal até Timbaúba. . . . . . . . . . . . . . . | 15,4 % |
| Extensão em alinhamentos rectos. . . . . . | 60,2 % |

## Recife ao Pacifico

EXTENSÃO TOTAL (não póde ser avaliado)

**Não goza de garantia de juros.**

**Concessionarios.** — *Antonio Paulo de Mello Barreto e outros.*

Parte do Recife a terminar em local conveniente das fronteiras do Rio Grande do Sul com a Republica Oriental.

Ainda não foram iniciados os estudos definitivos.

## Recife a Palmares

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . | 124.739 |

**Goza de garantia de juros de 7 % sobre o capital de 10.666:666$667 e 5 % sobre o de 1.316:077$778**

**Cessionaria**— *The Recife and S. Francisco Railway Company, limited*

Não obstante o consideravel augmento da receita, minguou o saldo em relação aos annos anteriores, por influencia da taxa do cambio.

O quadro quinquennal deixa ver o resultado financeiro no periodo respectivo.

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . | 1.246:912$191 | 576:499$659 | 670:412$532 |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . | 1.016:211$591 | 569:341$278 | 446:870$313 |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . | 1.028:781$140 | 508:620$767 | 430:160$573 |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . | 1.293:848$790 | 882:233$190 | 411:615$606 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . | 1.493:593$492 | 1.200:658$496 | 292:934$996 |

## TRAFEGO

Foi satisfactoriamente feito por 5722 trens, que percorreram 406307 kilometros, discriminados em :

| | | |
|---|---|---|
| 2306 trens de passageiros . . . . . . . . | 198.625 | kil. |
| 3295 » » carga . . . . . . . . . . | 162.609 | |
| 30 » especiaes . . . . . . . . . | 1.998 | » |
| 91 » de lastro . . . . . . . . . . | 43.075 | » |

Transportaram-se 68.774 passageiros de 1ª classe, 412.680,5 de 2ª e 5700 com bilhetes de periodo ; 1.737.385 kilogrammas de bagagens e encommendas ; 7970 animaes ; 141.851.112 toneladas de mercadorias.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita total elevou-se a 1.493:593$492, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Viajantes. . . . . . . . . . . . . . | 390:419$590 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 63:015$970 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 13:965$130 |
| Trens especiaes. . . . . . . . . . . | 2:416$650 |
| Carros. . . . . . . . . . . . . . . | 1:010$920 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . | 994:886$590 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . | 4:974$480 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 11:084$140 |
| Rendas eventuaes . . . . . . . . . . | 11:820$022 |
| Total. . . . . . . | 1.493:593$492 |

Subiu a 1.200:658$496 a despeza, assim classificada:

| | |
|---|---|
| Via permanente. . . . . . . . . . . | 276:595$434 |
| Locomoção e tracção . . . . . . . . | 313:160$537 |
| Direcção geral . . . . . . . . . . . . | 18:568$025 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 169:126$969 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . | 23:672$516 |
| Differenças de cambio . . . . . . . . . | 306:299$417 |
| Verbas extraordinarias. . . . . . . . . | 93:235$598 |
| Total. . . . . . . | 1.200:658$496 |

O coefficiente do trafego é de 80,3.

| | |
|---|---|
| Receita por kilometro trafegado. . . . . . | 11:973$748 |
| Despeza » » » . . . . . . | 9:625$606 |

## TELEGRAPHO

Serve-se por dous fios, um para uso exclusivo da estrada e outro para o publico.

Durante o anno foram expedidos 15.112 telegrammas.

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi effectuada por 18 locomotivas, que percorreram 398.233,400 kilometros, tendo consumido:

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . | 3.678.572k,2 |
| Oleo . . . . . . . . . . . . . . . | 4.745 litros |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . | 2.983 kgr. |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . | 240 » |

Donde conclue-se o consumo de 9k,92 de carvão por kilometro percorrido.

O material rodante compõe-se de 18 locomotivas e 413 vehiculos regularmente conservados.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são do typo *dupla cabeça*; os de ferro, pesando 39k,67[illegible] e os de aço 37k,150 por metro corrente.

Usa *coxins* ou *almofadas* de ferro pesando cada um 15k e dormentes de madeira do paiz ou de pinho creosotado com dimensões de 2m,5×0m,20×0m,14.

Foram substituidos durante o anno 16 450$^{m}$ de trilhos de aço, com
ι duração média de 35 annos e 16.871 dormentes, com a duração média
le 8 annos.

As condições technicas da linha são as seguintes :

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . | 1$^{m}$,60 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . | 1,25 % |
| Raio minimo das curvas . . . . . . . . | 400$^{m}$ |
| Extensão em nivel, total . . . . . . . . | 24 236$^{m}$ |
| » » » relação % . . . . . . | 19 43 % |
| Extensão em alinhamentos rectos, total . . . | 69$^{k}$030$^{m}$ |
| » » » » relação %. . | 55,34 % |

Todas as estações acham-se bem conservadas.

ACCIDENTES

Deram-se descarrilhamentos, dos quaes alguns de funestas conse-
uencias.

## Ribeirão ao Bonito

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . | 22,00 |
| » » CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . | 10,00 |
| » COM ESTUDOS APPROVADOS . . . . . | 28,700 |
| | 60,700 |

**;oza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que fôr empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro limi-tado a 1.821:000$000.**

**:essionaria** — *Empreza da Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito*

PARTE EM TRAFEGO

Foram transportados durante o anno : 10.206 passageiros ; 9.792.296
ilogrs. de mercadorias ; 24.180 kilogrs. de bagagens e encommendas e
31 animaes.

MOVIMENTO FINANCEIRO

Os resultados pouco lisongeiros do trafego no anno de 1892 eram
; esperar, visto achar-se elle ainda em começo.

Arrecadou 26:360$596, de :

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . | 6:435$290 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | 19:364$920 |
| Bagagem e encommendas. . . . . . . . . | 388$646 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 171$740 |
| Total . . . . . . | 26:360$596 |

A despeza foi de 44:108$190, resultando, pois, o *deficit* de 17:747$400

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi executada por 3 locomotivas e 30 carros.

O material rodante está em máo estado e é insufficiente para as exigencias do trafego durante o periodo da safra.

## VIA PERMANENTE

Os trilhos são de aço Bessemer, typo Vignolle, do peso de 15 a [illegible] kgr. o metro corrente.

Encontra-se a linha em pessimo estado de conservação.

São as seguintes as condições technicas da linha :

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . | 1m,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . | 80,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . | 2,5 % |
| Extensão em alinhamentos rectos. . . | 36311m,17 ou 59m,82 % |
| » » curvas . . . . . . . . | 60700,00 » 40,17 % |

## LINHA EM CONSTRUCÇÃO

Dos 10 kilometros em construcção, acham-se promptos apenas assentada a linha, e faltando alargar em varios pontos um ou [illegible] aterro.

O movimento de terras no trecho comprehendido entre os klms. [illegible] 32 é consideravel e os trabalhos vão de vagar, á medida dos recursos

# Rio Bonito a Cabo Frio

EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . 75 klm.

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Rio Bonito a Cabo Frio.*

Os trabalhos de construcção foram inaugurados em Maio de 1891.

O estado do serviço até 31 de Dezembro é o seguinte :

## TRABALHOS PREPARATORIOS

Foi roçada e limpa a faixa a ser occupada pela estrada em uma superficie de 79.200 m².

Foi locada e nivelada a linha até a estaca 668, sendo preparado o leito até a 551.

O movimento total foi de 62.725,600 m³, sendo :

| | m³ |
|---|---|
| De córtes. . . . . . . . . . . . . . | 23.343,600 |
| De emprestimos. . . . . . . . . . . . | 39.382,000 |
| Transporte médio . . . . . . . . . . . | 150,00 m |

OBRAS D'ARTE — Estão promptos 2 boeiros, um aberto e outro coberto, sendo a cubação de suas alvenarias :

| | m³ |
|---|---|
| Ensossa. . . . . . . . . . . . . . . . | 12,460 |
| Ord. 2 de cal e 3 de areia. . . . . . . . | 5,540 |
| » de lajões . . . . . . . . . . . . . | 1,760 |
| Rejuntamento de cimento puro. . . . . . . | 11,40 m² |

Os trabalhos continuam com muita morosidade.

# Rio Claro

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO (concessão federal) . . . . | 270,218 |
| » » » ( « estadoal) . . . . | 111,721 |
| » » CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . . . | 87,744 |
| Total . . . . . . | 469,683 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria.** — *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.*

Continuam prosperas as condições economicas, como se verifica do quadro do ultimo quinquennio:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888 . . . . . . . . . . . . | 932:969$100 | 383:885$115 | 549:083$[illegible] |
| Em 1889 . . . . . . . . . . . . | 1.139:109$730 | 418:808$205 | 720:301$4[illegible] |
| Em 1890 . . . . . . . . . . . . | 1.362:639$520 | 543:573$050 | 819:05[illegible]$47[illegible] |
| Em 1891 . . . . . . . . . . . . | 1·911:875$160 | 950:277$940 | 951:597$[illegible] |
| Em 1892 (3º trimestre) . . . . . . | 1.699:144$450 | 818:920$952 | 88[illegible]:223$4[illegible] |

E' de esperar que com a construcção do prolongamento para o porto de S. Sebastião o estado economico melhore consideravelmente ainda.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Durante os 9 mezes do anno a receita elevou-se a 1.699:144$45[illegible].

A despeza foi no mesmo periodo de 818:920$952.

## LOCOMOÇÃO

O material rodante consta de 10 locomotivas de passageiros, de 4 rodas conjugadas de Baldwin, 2 de cargas de 6 rodas conjugadas, de Sharp Stewart & C$^{ia}$, 8 ditas de 8 rodas conjugadas Consolidation, 20 carros de passageiros de 1ª e 2ª classe e 322 vagons diversos.

## VIA—PERMANENTE

Em toda a linha os trilhos são de aço Bessemer, typo Vignolle, [illegible] dormentes de madeira de lei.

CUSTO

Do tronco entre Rio Claro e S. Carlos do Pinhal:

| | |
|---|---|
| Custo do leito . . . . . . . . . . . . | 534:061$364 |
| » por kilometro . . . . . . . . . | 6:924$710 |
| » da estrada, inclusive estações, telegraphos e trem rodante. . . . . . . . . . . . . | 1,620:034$558 |

DO PROLONGAMENTO A ARARAQUARA

| | |
|---|---|
| Custo do leito . . . . . . . . . . . . | 117:592$173 |
| » por kilometro . . . . . . . . . | 2:353$200 |
| » total da estrada, inclusive estações e superstructura. . . . . . . . . . . . . | 609:335$248 |

Do ramal para Jahú:

| | |
|---|---|
| Custo do leito primitivo . . . . . . . . | 596:813$794 |
| » por kilometro . . . . . . . . . . | 4:343$876 |
| » total da estrada excluindo o material rodante . . . . . . . . . . . . . . . | 2.007:617$000 |
| Custo do desvio a Volta de Brotas . . . . . | 196:741$000 |

## CONDIÇÕES TECHNICAS

RIO CLARO A S. CARLOS

| | m | |
|---|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . | m 1,00 | |
| ‿argura do leito . . . . . . . . . . . . . | 3,60 | Taludes 2:3 |
| :xtensão em rectas . . . . . . . . . . . . | 48.116,9 | 62,39 % |
| » » curvas . . . . . . . . . . . . | 29.007,2 | 37,61 % |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . | 22.909,7 | 29,70 % |
| » em inclinações de 0 á 0,01 . . . . . | 20.162,7 | 26,15 % |
| » » 0,01 á 0,015. . . . . . . . . | 9.410,0 | 12,20 % |
| » » 0,015 á 0,020 excl . . . . . . . | 8.736,6 | 11,33 % |
| » » 0,02 . . . . . . . . . . . . | 15.905,1 | 20,62 % |
| aio minimo . . . . . . . . . . . . . . | 120,76 | |
| eclive maximo . . . . . . . . . . . . . | 2 % | |

O traçado representa sobre a distancia recta virtual um alonga-ento de 38,96 %.

A direcção da linha é de 38° NO.

PROLONGAMENTO A' ARARAQUARA

| | m | |
|---|---|---|
| :tensão em rectas . . . . . . . . . . . . | 30.862,09 | 61,76 % |
| » » curvas . . . . . . . . . . . . | 19.108,91 | 38,24 % |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . | 8.621,66 | 17,25 % |
| » » declividade até 0.01. . . . . . . . | 3.720,00 | 7,45 % |
| » de 0.01 até 0.015 . . . . . . . . | 3.730,00 | 7,45 % |
| » » 0.015 até 0.02 excl. . . . . . . . | 16.389,34 | 32,81 % |
| clive de 0.02 . . . . . . . . . . . . . | 17.510,00 | 35,04 % |

### RAMAL PARA O JAHU'

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em rectas da linha primitiva . . . . . | 83.317,96 | 60,64 % |
| « » curvas » » » . . . . . | 54.074,64 | 39,36 % |
| Desvio á villa de Brotas — extensão total . . . . | | m<br>9392,8[illegible] |

#### Linha primitiva

| | | |
|---|---|---|
| Em nivel . . . . . . . . . . . . . . . | 37.380,00 | 27,21 % |
| De 0 á 0,1. . . . . . . . . . . . . . . | 17.091,00 | 12,44 % |
| » 0,1 » 0,15 . . . . . . . . . . . . . | 13.277,00 | 9,66 % |
| » 0,15 » 0,02 excl. . . . . . . . . . . . | 19·695,00 | 14,31 % |
| » 0,2 . . . . . . . . . . . . . . . . . | 49.977,00 | 36,38 % |

#### Do desvio á villa

| | | |
|---|---|---|
| Em nivel . . . . . . . . . . . . . . . | 1.062,80 | 11,51 % |
| » declives. . . . . . . . . . . . . . . | 8.330,00 | 88,69 % |

#### Total em declives

| | | |
|---|---|---|
| Em nivel . . . . . . . . . . . . . . . | 38.450,8 | |
| » declives . . . . . . . . . . . . . . | 108.334,0 | 146 78[illegible] |

### PROLONGAMENTO DE ARARAQUARA A JABOTICABAL

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em rectas . . . . . . . . . . . | m<br>58.640,94 | 61 |
| » » curvas . . . . . . . . . . . | 37.491,82 | 39 |
| » » nivel . . . . . . . . . . . | 22.602,29 | 23,51 |
| » » declives . . . . . . . . . . | 73.530,47 | 76,49 |

### RAMAL PARA AGUA VERMELHA

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em rectas . . . . . . . . . . . | m<br>36.079,14 | 57,18 |
| » » curvas . . . . . . . . . . . | 27.019,76 | 42,82 |
| » » nivel . . . . . . . . . . . | 17.748,4 | 28,13 |
| » » declives . . . . . . . . . . | 45.350,5 | 71,87 |

### RAMAL PARA O RIO BONITO

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em rectas . . . . . . . . . . . | m<br>24.001,07 | 59,8[illegible] |
| » » curvas . . . . . . . . . . . | 16.098,93 | 44,1[illegible] |
| » » nivel . . . . . . . . . . . | 10.940,0 | 27,2[illegible] |
| » » declives . . . . . . . . . . | 29.160,0 | 72,7[illegible] |

# Prolongamento da E. F. Rio Claro

EXTENSÃO APPROXIMADA. . . . . . . . . . . 280 kilometros.

**Não goza de garantia de juros**

**essionaria** — *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes*

O Decreto n. 983 de 8 de Agosto de 1892 autorisa o prolongamento Jundiahy ou do ponto mais conveniente ao porto de S. Sebastião, com n ramal para o de Santos.

Ainda não foram encetados os estudos.

# Rio Grande a Bagé

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . klm 283,000

**oza da garantia do juros de 7 % sobre o capital de 13.512:453$322**

**Cessionaria** — *The Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company, limited*

As condições economicas no ultimo quinquennio acham-se represendas no seguinte quadro:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1888 . . . . . . . . . . . | 535:404$850 | 598:395$590 | 62:990$740 |
| 1889 . . . . . . . . . . . | 555:711$270 | 681:025$250 | 125:313$980 |
| 1890 . . . . . . . . . . . | 620:153$990 | 621:918$050 | 1:764$060 |
| 1891 . . . . . . . . . . . | 683:931$860 | 714:497$350 | 30:565$496 |
| 1892 . . . . . . . . . . . | 822:327$440 | 831:868$990 | 9:541$550 |

## TRAFEGO

O serviço foi feito regularmente por 2186 trens, que percorreram klm 2.252,4, fazendo o seguinte transporte:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . . . | 51.718,5 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . . | 627.177,5 |
| Bagagem e encommendas. . . . . . . . . | kg 14.117,600 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . . | 4,879 |
| Carros . . . . . . . . . . . . . . . . | 73 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | kg 54.646,489 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita, na importancia de 822:327$440, proveio das seguintes verbas :

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . | 281:241$055 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . | 475:482$905 |
| Bagagem e encommendas . . . . . . . . | 32:150$580 |
| Animaes, carros e outras rendas. . . . . . | 27:994$790 |
| Telegrapho e telephone. . . . . . . . . | 5:458$110 |

A despeza elevou-se a 831:868$990, assim motivada :

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 218:703$510 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 99:536$300 |
| Serviço commercial . . . . . . . . . . | 382$180 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | 242:489$680 |
| Conservação da via permanente. . . . . . . | 270:757$320 |

## TELEGRAPHO

O serviço foi feito por 18 apparelhos do systema Morse e mais 27 telephonicos e um portatil.

## LOCOMOÇÃO E TRACÇÃO

O material rodante compõe-se de 14 locomotivas de Baldwin e 2 de Neilson e 223 vehiculos.

A tracção effectuou-se com o material indicado e o percurso de 413.332,2 km, consumindo :

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . | 2.583,159 T |
| Graxa. . . . . . . . . . . . . . . | 7,430 kg |
| Oleos. . . . . . . . . . . . . . . | 14.019,5 lit. |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . | 4,093 kg |

## VIA-PERMANENTE

Os trilhos são do typo Vignolle, de aço, pesando 20 kg por metro corrente.

Os dormentes são de madeira, com as dimensões de 1,70 m $\times$ 0,14 m $\times$ 0,18 m.

As condições technicas da linha, são:

| | |
|---|---|
| | m |
| ola. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| io . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 120,00 |
| :livdade maxima . . . . . . . . . . . . | 0,03 |
| | klm |
| tensão em alinhamentos rectos. . . . . . . . | 197.292,71 ou 69,7 % |
| » » » curvos. . . . . . . . | 85.907,29 » 30,3 % |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . . | 93.390,00 » 33,0 % |
| » » declives. . . . . . . . . . . . | 189.610,00 » 67,0 % |

As obras d'arte mais importantes são as duas pontes sobre os rios Gonçalo e Piratiny.

## Santa Cruz ao Cruzeiro

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO EM ESTUDOS . . . . . . . . . . . . . | 37 |
| » POR ESTUDAR (approv.) . . . . . . . . . | 183 |
| Total. . . . . | 220 |

**Não goza de garantia de juros**

**›ncessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Lavoura, Rio e S. Paulo*

Encetados os estudos nas duas secções, do Rodeio ao Cruzeiro e do ıanal a Santa Cruz, foram interrompidos por liquidação da companhia.

## Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim

EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO........................ 90 klm.

**za da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital empregado até ao maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *Companhia Leopoldina.*

Os trabalhos executados foram estes:

| | |
|---|---|
| | m. |
| Estudos definitivos . . . . . . . . . . . | 90.000,00 |
| Locação. . . . . . . . . . . . . . . | 83.000,00 |
| | m² |
| Roçada em capoeirão de machado. . . . . . | 173.550,00 |
| Derrubada em matta virgem . . . . . . . . | 1.079.850,00 |
| Destocamento . . . . . . . . . . . . . | 49.535,00 |
| | m³ |
| Excavação em córte (terra). . . . . . . . | 749.743,318 |
| » » » (pedra solta). . . . . . | 26.997,00 |
| » » » (pedreira). . . . . . . | 15.040,752 |
| Emprestimos . . . . . . . . . . . . . | 125.984,940 |

OBRAS D'ARTE

| | |
|---|---|
| Excavação em terra. . . . . . . . . . . | $251^{m^3},620$ |
| Transporte de pedra. . . . . . . . . . . | $95^{m},000$ |
| Alvenaria de 2ª classe . . . . . . . . . | $31^{m^3},840$ |
| Cantaria de 1ª » . . . . . . . . . . | 2,349 |
| Alvenaria de 2ª » . . . . . . . . . . | 5,040 |
| Rejuntamento com argamassa. . . . . . . | $17^{m^2},190$ |
| Trilhos de aço — 20 kgr. por metro corrente. . | $1.520.000^{k},00$ |
| Talas de juncção . . . . . . . . . . . . | 22.838,00 |
| Grampos . . . . . . . . . . . . . . | 47.842,00 |
| Parafusos . . . . . . . . . . . . . . | 43.802,00 |
| Chaves para desvios . . . . . . . . . . | 2 |
| Dormentes . . . . . . . . . . . . . . | 106.000 |
| Lastros . . . . . . . . . . . . . . . | $30.000^{m^3},00$ |
| Postes de madeira de lei para a linha telegraphica | 100 |
| Isoladores simples . . . . . . . . . . | 380 |
| Fios galvanisados. . . . . . . . . . . | $2.280^{m}$ |

MOVIMENTO FINANCEIRO

O capital despendido foi de 1.234:340$990.

A garantia de juros paga pelo Governo tem sido de 136:451$0...

# S. Francisco Xavier ao Commercio

| | |
|---|---|
| Extensão total (approximada) . . . . . . . | $150^{klm},000$ |

Sendo :

| | |
|---|---|
| Com estudos approvados, inclusive o ramal para Sapopemba . . . . . . . . . . . . . . | $67^{klm},237$ |
| Em estudos . . . . . . . . . . . . . . | 44,000 |
| Por estudar . . . . . . . . . . . . . . | 38,768 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *Empreza Industrial de Melhoramentos no Br...*

Com modificações, foram approvados os estudos definitivos da 1ª se... e do ramal para Sapopemba, por decreto n. 1174 de 17 de Dezembro de 18...

As condições technicas da linha são :

LINHA PRINCIPAL

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . | $1^{m},00$ |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . | 0,02 |

| | klm |
|---|---|
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . | 39,072 ou 60,803 % |
| » curvos . . . . . . . . | 25,188 ou 39,197 % |
| Extensão em nivel . . . . . . . . | 28,834 ou 44,871 % |
| » » rampa. . . . . . . . | 17,638 ou 27,447 % |
| « » contra-rampa . . . . . | 17,778 ou 27,682 % |

## RAMAL PARA SAPOPEMBA

| | m |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . | 0,02 |
| | klm |
| Alinhamentos rectos . . . . . . . . | 2,454 ou 81,80 % |
| » curvos . . . . . . . . | 546 ou 18,20 % |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . | 1,460 ou 48,66 % |
| » » rampa . . . . . . . . | 1,400 ou 46,66 % |
| » » contra rampa . . . . . . | 140 ou 4,666 % |

## COMPRIMENTOS VIRTUAES

Linha principal: comprimento real 64 232 metros, comprimento vir-
ıl 175 384 metros, coefficiente virtual 2,7.

Ramal: comprimento real 3 000 metros, comprimento virtual 4.643,8
tros, coefficiente virtual 1,5.

# S. Jeronymo

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO TOTAL APPROXIMADA. . . . . . . . . . | 564 klm. |
| » EM CONSTRUCÇÃO (prolongamento) . . . . | 40 |
| » » ESTUDOS APPROVADOS . . . . . . . . | 149 |
| » ESTUDADA (ramal). . . . . . . . . . | 335 |

**za o prolongamento da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro, na extensão maxima de 200 kilometros. O ramal não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Minas de S. Jeronymo*

Atravessa campos de criação e agricolas.

As condições technicas do projecto são :

| | m |
|---|---|
| ola. . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| io minimo . . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| lividade maxima . . . . . . . . . . . | 3 % |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . . . . . | 83.129,5 | ou | 43.9[illegible] |
| » curvos . . . . . . . . . . . | 105.870,5 | » | 56.0[illegible] |
| Extensão em nivel . . . . . . . . . . . | 79.262 | » | 41.9[illegible] |
| » » rampas. . . . . . . . . . . | 50.550 | » | 26.7[illegible] |
| » contra-rampas. . . . . . . . . . | 49.188 | » | 31.3[illegible] |

As condições technicas dos primeiros 40 kilometros são:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . | | | m 122,[illegible] |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . | | | [illegible] |
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . . . . . | k 22.235 | ou | 55.58[illegible] |
| » em curvas . . . . . . . . . . | 17.765 | » | 44.41[illegible] |
| Extensão em nivel . . . . . . . . . . . . | 20.570 | » | 51.425 |
| » » rampa . . . . . . . . . . . . | 12.460 | » | 31.150 |
| » » contra-rampa. . . . . . . . . . | 6.970 | » | 17.425 |

## OBRAS D'ARTE

O movimento de terras é de 7,357 m3 por metro corrente.

As principaes obras d'arte são: uma ponte, que virá a ser de 40,[illegible] de vão, sobre o arroio dos Ratos e quatro outras de 10,00 m de vão.

O comprimento virtual do trecho com estudos approvados, é:

| | |
|---|---|
| Comprimento real da linha. . . . . . . . . | m 40.000,00 |
| Accrescimo do comprimento virtual das curvas. . | 21.554,592 |
| » » » » » rampas e declives. . . . . . . . . . . . . . | 46.251,500 |
| Total. . . . . . | m 107.806,092 |

# Santa Maria a Cruz Alta

EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . 160,741 klm.

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital até o maximo [illegible] 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *Compagnie des Chemins de Fer Sud-Ou[illegible] Brésiliens*

Os trabalhos de locação terminaram em 20 de Maio de 1892.

As obras d'arte do projecto são em numero de 474, entre as qu[illegible] 5 pontilhões, 6 pontes e 28 muros de arrimo.

Foram encetadas apenas as esplanadas para algumas estações.

Tem preparado o leito na extensão de 135,540 kilometros.

As condições technicas da linha são :

| | m |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . | 101,28 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . | 0,03 |
| | m |
| Extensão em tangentes. . . . . . . . . | 71.008,00 |
| » » curvas. . . . . . . . . . | 89.733,00 |
| » » » de raio minimo . . . . . | 22.771,50 |
| » » nivel . . . . . . . . . . | 77.760,20 |
| » » rampas. . . . . . . . . . | 48.824,80 |
| » » contra-rampas . . . . . . . | 34.150,00 |

A Companhia ha despendido desde o inicio dos trabalhos até o fim do 10 de 1892 a somma total de 3.590:319$872.

## Santos a Jundiahy

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . | 139,450 |

**Renunciou a garantia de juros em 31 de dezembro de 1889**

**Cessionaria** — *The S. Paulo Railway Company, limited*

Em consequencia da crise de transportes no Estado de S. Paulo, foi o ler Executivo autorizado por Decreto Legislativo n. 126 de 18 de No- ibro de 1892 a entrar em accordo com a Companhia para innovação dos ectivos contractos, no intuito de dar maior desenvolvimento ao trafego strada de Santos a Jundiahy, medeante prorogação do prazo do resgate.

Frustradas, porém, foram as tentativas do Governo Federal para izar esse *desideratum*, em razão das exigencias da directoria em Lon- i.

A deficiencia do trafego dessa linha ante o grande desenvolvimento da i que ella serve, será, porém, brevemente compensada pelas concessões prolongamentos das estradas de ferro das companhias Paulista, Mo- na e Sorocabana.

O prospero estado economico da estrada verifica-se dos balanços [illegible] quinquennio, que se seguem :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| Em 1888. . . . . . . . . . . . . | 6.800:781$890 | 2.417:634$140 | 4.386:0[illegible] |
| Em 1889. . . . . . . . . . . . . | 8.405:987$500 | 3.009:600$450 | 5.396:[illegible] |
| Em 1890. . . . . . . . . . . . . | 7.454:863$200 | 4.125:818$430 | 3.329:0[illegible] |
| Em 1891. . . . . . . . . . . . . | 9.235:798$680 | 6.984:360$170 | 2.251:[illegible] |
| Em 1892, até setembro . . . . . . | 7.769:238$440 | 5.066:539$240 | 2.702:[illegible] |

## TRAFEGO

Durante o primeiro semestre percorreram a linha ordinaria [illegible] trens, sendo :

| | km |
|---|---|
| 2962 de passageiros com o percurso de . . . | 195.931 |
| 113 mixtos com o percurso de . . . . . . | 3.700 |
| 5210 de mercadorias com o percurso de. . . . | 370.585 |
| 33 especiaes com o percurso de . . . . . | 2.284 |
| 8318 » » » . . . . | 572.000 |

Na serra :

| | km |
|---|---|
| 3214 de passageiros com o percurso de . . . | 25.701 |
| 18.377 » mercadorias com o percurso de. . . | 146.955 |
| 39 especiaes com o percurso de. . . . . | 315 |
| 21.630. » » . . . | 172.971 km |

A composição média dos trens de passageiros foi a seguinte :

Na linha ordinaria :

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados. . . . . . . . . . . | 13,26 |

Na Serra:

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados. . . . . . . . . . | 3,06 |
| » vazios . . . . . . . . . . . | 0,01 |

Na linha ordinaria a dos trens de mercadorias :

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados . . . . . . . . . | 18,76 |
| » vazios . . . . . . . . . . . | 3,45 |

Na serra :

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados . . . . . . . . . . | 2,41 |
| » vazios . . . . . . . . . . . | 0,55 |

Na linha ordinaria, a dos trens mixtos :

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados . . . . . . . . . . | 8,72 |

Na linha ordinaria, a dos trens especiaes :

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados . . . . . . . . . . | 8,12 |
| » vazios . . . . . . . . . . . | 0,12 |

Na serra :

| | |
|---|---|
| Vehiculos carregados . . . . . . . . . . | 3,03 |

No trimestre de Julho a Setembro houve na linha ordinaria : 1447 trens de passageiros ; 2883 de cargas e 7 especiaes. Na Serra : 1805 rens de passageiros ; 9964 de cargas e 8 especiaes.

Foram transportados durante os mezes de Janeiro a Setembro :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . | 240.328 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 390.916 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | kilog. 10.467.590 |
| Mercadorias (por peso) . . . . . . . . . | 419.045.470 |
| » ( » vagão) . . . . . . . . | vag. 32.466 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 10.291 |
| Carros por trem de mercadorias . . . . . | 619 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Durante os primeiros nove mezes foi a :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Receita | de 7.769:238$440 | ou por kilometro. . | 55:893$801 |
| Despeza | » 5.066:539$240 | » » » . . | 36:449$922 |
| Saldo . | . 2.702:699$200 | » » » . . | 19:443$879 |

A relação da despeza para a receita foi de 65 %.

## VIA PERMANENTE

O typo de trilhos é *dupla cabeça* e de aço, pesando 32,243 kilog.

Almofadas de 0,30 m de comprimento.

Talas de juncção de 4,50 kg.

Os dormentes são de ferro ou de madeira do paiz. Os primeiros do systema *Greave, panellas de ferro* : calotes esphericas de 0,5 m de diametro, pesando 37,6 kilog.

Os de madeira teem as seguintes dimensões : 2,88 m × 0,23 × 0,14.

As condições technicas da linha são :

| | | |
|---|---|---|
| Bitola | | 1,60 m |
| Declividade maxima | systema ordinario | 2,5 % |
| | planos inclinados | 11,00 % |
| Extensão em alinhamentos rectos | | 80,000 k |
| » » curvas | | 59,000 |
| Relação de extensão recta para o total | | 55,55 % |
| » em nivel | | 34,040 |
| » » declive | | 104,960 |
| » da extensão em nivel para o total | | 24,48 % |

Entre as obras d'arte são dignas de nota :

A ponte do Casqueiro, tendo para comprimento 172 metros.

A ponte do Cubatão, com 4 vãos iguaes, tendo 91,52 m de comprimento total.

A ponte de Mogy, com 3 vãos iguaes e 60,4 m de comprimento.

O viaducto da Grota Funda, situado no começo do 4° plano inclinado, desenvolve-se em curva de 603 metros de raio e declividade de 10,27 comprimento de 215,02 e altura maxima 48,766 m.

Ponte sobre o rio Tietê, com 6 vãos de 10 metros cada uma.

Tunnel do Jundiahy, de 591,30 m de comprimento.

Em Outubro ficou prompto o novo armazem de Santos com 5750 m² de área, continuando em construcção a nova estação da Raiz da Serra.

Em Novembro começou-se a illuminação electrica na Serra.

## LOCOMOÇÃO

O material rodante compõe-se de 45 locomotivas e 1656 carros e vagões.

Nos planos inclinados empregam-se machinas fixas em numero de 4.

## TRACÇÃO

Durante o primeiro semestre estiveram em serviço 42 locomotivas que percorreram 961.075 klm, consumindo 8.138.806 kilog. de carvão.

TELEGRAPHOS

O serviço fez-se regularmente durante os primeiros nove mezes, ›ndo-se expedido 59.981 telegrammas.

## Saude a Jatobá

**Concessionaria**— *Companhia Geral de Estradas de Ferro.*

Por decreto n. 1163 de 9 de Dezembro de 1892 foi declarada caduca concessão, por não haverem sido apresentados os estudos definitivos dentro ɔ respectivo prazo.

## Sorocabana

INHA DE BOTUCATÚ AO TIBAGY, RAMAL DE ITARARÉ E PROLONGAMENTO PARA SANTOS

EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO:

| | klm |
|---|---|
| Linha de Botucatú a Tibagy. . . . . . . . . . | 410,700 |
| Ramal de Itararé . . . . . . . . . . . . . | 306,000 |
| Prolongamento a Santos. . . . . . . . . . . | 13,100 |
| Extensão estudada — Prolongamento para Santos . . | 144,900 |
| » Em estudo » » . . | 42,000 |
| Total. . . . . . | 916,700 |

**oza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que fôr effectivamente empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro, na linha de Botucatú ao Tibagy e ramal de Itararé.**

**ão goza de garantia de juros para o prolongamento a Santos.**

**Cessionaria.**— *Companhia Estrada de Ferro Sorocabana.*

Das obras executadas na linha do centro durante o anno dão idéa as guintes :

| | |
|---|---|
| Roçada. . . . . . . . . . . . . . . . | $290.480^{m^2}$ |
| Movimento de terras . . . . . . . . . . . | $109.242^{m^3}$ |
| Alvenarias . . . . . . . . . . . . . . | $1774^{m^3},160$ |
| Cantarias . . . . . . . . . . . . . . . | 44,50 |
| Concreto . . . . . . . . . . . . . . . | 1,20 |
| Rejuntamento . . . . . . . . . . . . . | 581,74 |
| Capas de abobada . . . . . . . . . . . . | 735,60 |

Ramal de Itararé :

| | |
|---|---|
| Roçada. . . . . . . . . . . . . . . . . | 287298 |
| Movimento de terras . . . . . . . . . . . | 208936 |
| Alvenarias . . . . . . . . . . . . . . | 3818,08 |
| Cantaria . . . . . . . . . . . . . . . | 185,20 |
| Concreto . . . . . . . . . . . . . . . | 129,51 |
| Apparelho. . . . . . . . . . . . . . . | 998,07 |
| Rejuntamentos . . . . . . . . . . . . . | 1103,52 |
| Capas de abobada . . . . . . . . . . . . | 390,49 |

Ainda não foram encetadas as obras de construcção do prolongamento.

## Sul Paulista

(ITU A IGUAPE)

EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . 366,936 kilometros

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria**.— *Companhia de Viação Ferrea Sapucahy.*

Os estudos acham-se pendentes de approvação do Governo.

## Tamandaré á Barra

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO TOTAL APPROXIMADA . . . . . . . | 287,400 |

| | klm. |
|---|---|
| Em construcção . . . . . . . . . . . . . | 7,000 |
| Estudada . . . . . . . . . . . . . . . . | 130,400 |
| Por estudar . . . . . . . . . . . . . . | 150,000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que fôr empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro nas linhas Tamandaré á Colonia Soccorro e da Barra Velha a Palmares. Não goza de garantia de juros para o prolongamento de Palmares a S. Bento.**

**Cessionaria.**—*Companhia Estrada de Ferro e Navegação do N. do Brazil.*

Foram inaugurados os trabalhos de construcção em 15 de Setembro de 1892, proseguindo com muita morosidade.

## Taubaté ao Amparo

| | klm |
|---|---|
| Extensão estudada . . . . . . . . . . . . . . . . . | 72,000 |
| » em estudos (approv) . . . . . . . . . . . | 128,000 |
| Total. . . . . . . | klm 200,000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionarios** — *Manoel Caetano da Silva Lara e Roberto Normanton*

Os estudos de 72 kilometros da 1ª secção foram approvados por decreto ı. 1017 A de 20 de Agosto de 1892.

Ainda não foram inaugurados os trabalhos de construcção.

## Taubaté a Ubatuba

| | klm | klm |
|---|---|---|
| Extensão da linha principal . . . . . . . . . | | 151,799 |
| » do ramal de S. Luiz. . . . . . . . . | | 19,500 |
| Total. . . . . . . | | 171,219 |
| » com leito preparado . . . . | 61,500 | |
| » » construcção. . . . . . | 45,000 | |

**:oza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for effectivamento empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**:essionaria.**— *Conpanhia Estrada de Ferro Norte de S. Paulo*

A linha parte de beira-mar na bahia de Ubatuba, segue em direcção cidade desse nome, distante 4 kilometros do ponto inicial e dahi em ımo de 70° S. E. segue para a cidade de Taubaté, com direcção ao lado ɔ armazem da Estrada de Ferro Central.

As condições technicas são:

| | | |
|---|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . | | m 1,00 |
| Raio minino . . . . . . . . . . . . . . . | | 100,10 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . . | | 3 % |
| Alinhamentos rectos . . . . . . | klm 89,21454 | |
| » em curvas até 150 de raio | 64,24811 | |
| » » » 250 » | 8,59414 | |
| » » » 1011 » | 9,16261 | klm 171,21940 |

Declividade:

| | | |
|---|---|---|
| Até o declive de 1,5 %. . . . . | m 35.462 | |
| De 1,5 até. . . 2,5 %. . . . . | 34.110 | |
| De 2,5 » . . . 3 %. . . . . | 6665.40 | 76237,40 |

As condições technicas do trecho já construido de 41,500 klm são:

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . . | m 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . | 100,10 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . | 0,027 |
| Alinhamentos rectos. . . . . . . . . . . . | 36klm,500 |
| » em curvas . . . . . . . . . . | 25,000 |
| Extensão em nivel. . . . . . . . . . . . | 18,900 |
| » » rampas . . . . . . . . . . . | 24.400 |
| » » contra-rampas. . . . . . . . . | 18,200 |

Entre as obras d'arte a mais notavel é a ponte sobre o rio Par-hytinga.

Foram collocadas as agulhas e corações na Estrada de Ferro Central do Brazil para o entroncamento.

Os trilhos são de aço Bessemer e de 20 kilogr. por metro corrente, ty[illegible] Vignolle.

Os dormentes são de madeira de lei de 1,90 m × 0,20 × 0,14.

As superstructuras das pontes são 29 de diversos vãos, send[o] maior de 40,00 m.

As estações serão em numero de 10, sendo 1 de 1ª classe, 8 de [2ª] e 1 de 3.ª

Acham-se 61,500 klm com leito preparado, em locação e construcção 54[illegible]

Das 10 estações determinadas no projecto, estavam construidas du[as] uma a concluir-se.

Foram construidos no anno passado: 14 boeiros abertos, 39 boei[ros] capeados, 12 de abobadas e 1 duplo; 5 pontilhões e 1 ponte de 4,0 m de [illegible]

# Tijuca

| | klm |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . . . | 11,000 |
| » ESTUDADA CERCA DE . . . . . . . . | 4,000 |
| Total. . . . . . | 15,000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria.**— *Companhia Estrada de Ferro da Tijuca*

Não estando concluidas as obras no prazo prorogado no respectivo contracto, foi prorogado por mais um anno pelo decreto n. 1307 de 7 de Março de 1893.

As condições technicas da linha são :

| | m |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0,60 |
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . | 14,723 |

só empregado na subida da serra. Declividade maxima 9 %, empregada apenas uma vez, na extensão de 150 metros, na tangente que prolonga a rua S. Miguel, no trecho comprehendido entre essa rua e a estrada Nova da Tijuca.

| | m |
|---|---|
| Extensão em declive. . . . . . . . . . . . | 12.760 |
| » » nivel . . . . . . . . . . . . | 2.240 |
| » » alinhamentos rectos. . . . . . . . | 10.852,539 |
| Extensão em alinhamentos curvos. . . . . . | 4.147,461 |

No trecho da serra já construido, as condições technicas são :

| | |
|---|---|
| Raio minimo. . . . . . . . . . . . . . | 14,723 |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . | 7,5 % |
| Extensão em alinhamentos rectos. . . . . . | 2.722,25 |
| » » » curvos. . . . . . | 2.089,47 |

Neste trecho a rampa é continua e em media de 5 %.

O movimento total de terras foi de 27.858,195 m3 assim classificados :

| | m 3 |
|---|---|
| Terra . . . . . . . . . . . . . . . . . | 14.931,471 |
| Pedreira . . . . . . . . . . . . . . . . | 4.388,321 |
| Pedra solta . . . . . . . . . . . . . . . | 8.538,403 |

A obra d'arte mais importante nesta linha é a estação «da Força», na raiz da serra da Tijuca.

Os trilhos são de aço, typo Vignolle, pesando 19 kgr.

Os dormentes de madeira de lei do paiz, de 1,40× 0,14× 0,24

O material rodante compõe-se de 6 carros para passageiros, 3 mixtos e 3 de carga.

## Tram Road de Nazareth

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . | 98,814 klm. |

Sendo:

| | |
|---|---|
| Concessão federal . . . . . . . . . . . . | 65 klm. |
| » estadoal . . . . . . . . . . . . | 33,814 |

**Goza da garantia de juros de 7% na parte concedida pelo Estado e a de 6 % na da União sobre o capital de 1.942:396$450**

Aberta ao trafego a linha nos primeiros 42 kilometros em 2 de Fevereiro do anno findo e dos restantes em 17 de Julho desse mesmo anno.

### TRAFEGO

Tiveram transporte pela linha: 21.580 passageiros, 8.806.531 kgr. de mercadorias, 272.215 de bagagens e encommendas e 446 animaes.

### MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita foi de 109:915$390, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . . | 30:115$300 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 71:752$530 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . | 4:932$660 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 598$560 |
| Aluguel de trens. . . . . . . . . . . | 584$440 |
| Telegraphos. . . . . . . . . . . . . . | 1:699$500 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . . | 7$500 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . | 43$000 |
| Eventuaes . . . . . . . . . . . . . . | 19 $000 |
| Total . . . . . . | 109:915$390 |

A despeza liquida foi de 88:493$614.

### VIA PERMANENTE

Acha-se em regular estado de conservação.

### TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

A tracção foi executada em 845 trens, que percorreram 71.505 kilo-
etros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . | 672.000 kil. |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . | 714 |
| Oleos. . . . . . . . . . . . . . . . | 3.566 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . | 763 |

O material rodante compõe-se de 7 locomotivas e 110 vehiculos.

As condições technicas das linhas são as seguintes na parte do pro-
ongamento:

| | |
|---|---|
| Bitola . . . . . . . . . . . . . . . | 1,00 m |
| Declividade maxima. . . . . . . . . . | 2,5 % |
| Raio minimo das curvas. . . . . . . . . | 130,00 m |
| Extensão em nivel . . . . . . . . . . . | 15,78 % |
| » » alinhamentos rectos. . . . . . . | 49,08 % |

## Torres a Porto Alegre

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA. . . . . . . . . . . . | 222,140 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria.** — *Empreza União Industrial dos Estados Unidos do Brazil.*

Acham-se approvados os estudos definitivos, mas a Companhia ainda não deu começo ás obras.

## Uberaba a Coxim

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . . . | 103 klm. |
| » POR ESTUDAR . . . . . . . . . . . . | 897 » |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital a empregar no maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionario** — *Banco União de S. Paulo*

Apresentados os estudos definitivos da 1ª secção em 15 de Outubro do anno findo sem os perfis transversaes, foram elles reclamados do Banco.

O ponto inicial é a estação da estrada de ferro Mogyana, em Uberab. distante 611 kilometros da cidade de Campinas.

As condições technicas da linha são :

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . . . | m 1,00 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . . . | 120,00 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . . . | 2 % |
| Extensão em tangentes . . . . . . . . . . . | 69 klm |
| Extensão em curvas . . . . . . . . . . . . | 34 klm |

Porcentagem :

| | |
|---|---|
| Em alinhamentos rectos. . . . . . . . . . | 67 % |
| » curvas . . . . . . . . . . . . . . . | 33 % |
| » nivel . . . . . . . . . . . . . . . | 33,37 % |
| » declives. . . . . . . . . . . . . . . | 66,63 % |

O movimento de terras é de 7,29 m3 por metro corrente de linha, tendo sido calculado 74 % de terra e 26 % de pedra solta e rocha.

As alvenarias para as obras d'arte apresentam apenas um volume de 7421 m3.

## Victoria a Peçanha

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO TOTAL APROXIMADA . . . . . . . . . | klm. 506,618 |

Sendo :

| | |
|---|---|
| Em construcção . . . . . . . . . . . . . | 84,100 |
| Estudada . . . . . . . . . . . . . . . . | 422,518 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Concessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas*

Parte a linha da extremidade NE. da cidade da Victoria, proximo ao forte S. João, até seu ponto terminal em Peçanha, na altitude de 793 metros.

As condições technicas são :

| | |
|---|---|
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . | 2,5 % |
| | m |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| | kl^m. |
| Extensão em tangente. . . . . . . . . . | 279,697 |
| » » nivel . . . . . . . . . . | 330,773 |
| Maior tangente . . . . . . . . . . . | 4,050 |
| Maior patamar . . . . . . . . . . . . | 11,000 |

As obras d'arte importantes são :

## VIADUCTOS

| | m |
|---|---|
| 1 com 3 vãos, sendo o maior de . . . . . . | 40 |
| 1 » 4 » » » » . . . . . . . | 40 |
| 1 » 8 » » » » . . . . . . . | 50 |
| 1 » 10 » » » » . . . . . . . | 70 |
| 1 » 1 » de . . . . . . . . . . . | 50 |

## TUNNEIS

| | m |
|---|---|
| N. 1 com a extensão de . . . . . . . . . | 100,00 |
| 2 » » » » . . . . . . . . . | 115,00 |
| 3 » » » » . . . . . . . . . | 90,00 |
| 4 » » » » . . . . . . . . . | 100,00 |
| 5 » » » » . . . . . . . . . | 140,00 |

As pontes são em numero consideravel, variando os vãos entre 10 50 metros.

Os pontilhões são em numero de 22.

Os boeiros em numero superior a 600, sujeitos a 5 typos diversos.

Muros e enrocamentos 82 e o caes no porto da Victoria.

Os trabalhos de construcção foram inaugurados em 15 de Outubro 1892 e constam de :

| | m3 |
|---|---|
| Excavação em terra . . . . . . . . . . . | 15.660,0 |
| » » pedra solta . . . . . . . . . | 4.500,0 |
| » » rocha . . . . . . . . . . | 2.000,0 |
| » para fundações . . : . . . . . | 348,0 |
| Alvenaria ensossa . . . . . . . . . . . | 49 [illegible] |
| » ord. com arg. de 2 de cimento e 3 de arêa | 36,0 |

## Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo

| | klm. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . . . . | 85,690 |

**Gosa da garantia de juros addicional de 2 % sobre o capital maximo de 30:000$ por kilometro**

**Concessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro da Victor[illegible] a Santa Cruz do Rio Pardo*

Parte a linha do porto chamado — Argolas — em frente á cidade d[illegible] Victoria, seguindo mais ou menos a direcção leste-oeste.

As condições technicas são :

| | |
|---|---|
| Declividade maxima. . . . . . . . . . . . | 3 % |
| Raio minimo.. . . . . . . . . . . . . . . . | 100,10 m |
| Extensão em tangente. . . . . . . . . . . | 43,73 % |
| » » nivel. . . . . . . . . . . . . | 46,55 % |

As obras d'arte principaes constam de :

1 ponte de 30.00 m de vão.

1 » » 27,90 » »

1 » » 16,50 » »

1 » » 16,00 » »

e mais duas de menos de $9^m$,00 de vão e 8 estações.

Os trabalhos proseguiram com muita morosidade.

## COMMISSÃO EXPLORADORA DO PLANALTO CENTRAL DO BRAZI[L]

Por portaria de 17 de Maio do anno proximo passado foi organiza[da] a « Commissão Exploradora do Planalto Central do Brazil », e confia[da] [á] sua direcção ao Director do Observatorio Astronomico do Rio de Jan[eiro] Sr. Luiz Cruls, a quem nessa data foi endereçado o seguinte aviso :

« Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publi[cas] — 2ª Directoria das Obras Publicas — 1ª Secção — N. 119 A — Rio de Jan[eiro], 17 de Maio de 1892.

Em observancia á disposição constante do artigo 3º da Constituição Fe[de]ral e para dar cumprimento á resolução do Congresso Nacional, [illegible]

consignou na Lei do orçamento em vigor a verba destinada à exploração do planalto central da Republica e consequente demarcação da área que deve ser occupada pela futura capital dos Estados-Unidos do Brazil, é, nesta data, nomeada a commissão encarregada de taes trabalhos, cuja direcção é confiada ao vosso conhecido zelo e provada competencia.

No desempenho dessa importante tarefa deveis proceder aos estudos indispensaveis ao conhecimento da posição astronomica da área a demarcar, da topographia, orographia, hydrographia, condições climatologicas e hygienicas, natureza do terreno, quantidade das aguas que devem ser utilisadas para o abastecimento, materiaes de construcção, riqueza florestal, etc., da região explorada, e tudo o mais que directamente se ligue ao assumpto que constitue objecto da vossa missão.

No decurso de taes trabalhos, e tanto quanto possivel, podereis realisar, não só os estudos, que julgardes de vantagem e utilidade para mais completo desempenho de vosso encargo, mas ainda os que possam concorrer para a determinação de dados de valor scientifico com relação a essa parte ainda pouco explorada do Brazil.

Da inclusa copia da portaria desta data consta o pessoal que faz parte da referida commissão.

Saude e Fraternidade

Partindo desta Capital em Junho, chegou a commissão a Pyrenopolis [illegible] de Agosto, tendo levantado todo o itinerario percorrido na extensão de 0 kilometros.

Em Março do corrente anno terminou os trabalhos de campo a ultima rma, passando-se, nesta Capital, aos trabalhos de escriptorio, iniciados sde Janeiro.

Mensagem vossa ao Congresso Nacional em 30 de Setembro do anno ssado pediu a consignação de verba, no corrente exercicio, para ulti-rem-se os trabalhos, assim de campo como de escriptorio, publicação do latorio, mappas, etc., a que elle attendeu, votando para esse fim o cre-o de 80:000$000.

Os principaes trabalhos da commissão exploradora, conforme o Rela-io parcial do respectivo chefe, consistiram de :

1.º — Demarcação da zona reservada para o Districto Federal, com a extensão de 14.400 kilometros quadrados, e limitada por dois arcos de 'allelo e dois arcos de meridiano.

2.º — Levantamento dos itinerarios percorridos, numa extensão de ca de 4000 kilometros.

3.º — Levantamento das lagôas « Feia, » « Formosa » e « Mes: d' Armas ».

4.º — Medição das despezas dos rios Corumbá, Congonhas, do O: Areia, Descoberto, Alagado, Santa Maria, Palmital, Saia-Velha, Mesq: Sant'Anna, Papuda, Paranoá, Mestre-d'Armas, Pipiripau, Preto e Jar:

5.º — Declinação magnetica em Pyrenopolis, Entre-Rios, Santa L: Formosa e Goyaz.

6.º — Posição geographica de grande numero de pontos e : altitudes.

7.º — Differença de longitude pelo telegrapho electrico entre Go: Uberaba, S. Paulo e a Capital Federal.

8.º — Estudo da geologia da região explorada.

9.º — Collecção mineralogica e botanica da mesma região.

10 — Plantas das cidades de Catalão, Pyrenopolis, Santa L: Formoza, Goyaz e Mestre d'Armas.

11 — Photographias de grande numero de vistas.

## DIRECTORIA GERAL DE ESTATISTICA

O Decreto n. 1142 de 22 de Novembro de 1892 passou esta repar: para o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, na confor: do plano dado pela lei n. 23 de 30 de Outubro de 1891 que reorga: os serviços da administração federal.

Continuou esta repartição, de accordo com o seu regulamen: confeccionar os trabalhos estatisticos a ella attinentes, proseguiu apuração dos mappas do recenseamento a que se procedeu em 31 de: zembro de 1890, serviço para cujo desempenho foi estabelecido um pe: extraordinario.

Acha-se concluida a apuração dos mappas recebidos de t: Estados, faltando coordenar os dados obtidos e promptifical-os para : pressão.

Desde 23 de Junho de 1891, quando começou o **serviço,** até : Maio de 1893 foram apurados 1,882.793 mappas.

A' requisição do Governo foi de preferencia ultimado o trabalho rela-
·o ao recenseamento da comarca de Palmas, Estado do Paraná, já
mettido em autographo e impresso à Commissão Brazileira de Limites
a Washington.

O Annuario ou a publicação official dos quadros estatisticos sobre
rios assumptos, organisados na repartição e que deve ser publicado com
data de 1892, já foi entregue à Imprensa Nacional, não se tendo proce-
lo desde logo à respectiva impressão, por falta de typos apropriados, se-
ndo informação do administrador daquelle estabelecimento.

Comquanto não possam ainda deixar de ser deficientes no Brazil essas
blicações, por motivos de todos conhecidos, é de intuitiva vantagem en-
al-as como o mais seguro meio de familiarisar o nosso funccionalismo e
smo os particulares com esse objecto e demonstrar a necessidade do seu
adual aperfeiçoamento.

Constituem as materias de que trata o primeiro volume da repartição
seguintes trabalhos :

Posição astronomica do Brazil ;

Sua divisão politica ;

A'rea de cada um dos Estados, do Districto Federal e do Brazil ;

População calculada de cada um dos Estados e do Districto Federal;

População do Districto Federal em 31 de Dezembro de 1890, quanto
sexo, raça, estado civil e nacionalidade;

Quadro da população do Districto Federal em 1838, 1849, 1856,
'0 e 1872;

Quadros da estatistica predial e da população do Districto Federal de
0 a 1890, com o calculo da média de habitantes por predio e por kilo-
tro quadrado ;

Movimento da população, nascimentos, casamentos e obitos, do Dis-
to Federal nos annos de 1889, 1890 e 1891 ;

Immigração nos annos de 1855 a 1891 ;

Instrucção publica primaria, secundaria e superior em 1890 e 1891.

Serviços administrativos :

Capitanias dos Portos — 1890 e 1891.

Pharóes — 1890 e 1891 ;

Serviço de incendios no Districto Federal e nos Estados do Pará, . Pernambuco, do Rio de Janeiro e de S. Paulo ;

Correios — 1888 e 1889 ;

Telegraphos — 1888 e 1889 ;

Patentes de invenção concedidas em 1889, 1890 e 1891 ;

Privilegios para a fundação de engenhos centraes e para a exploração e mineração em 1889 e 1890 ;

Receita e despeza geraes e diagrammas dos impostos arrecadados pelas collectorias geraes em 1888, 1889, e 1890 ;

Receita e despeza geraes de 1870 a 1887, classificadas por Ministerios e por localidades ;

Exportação, para o estrangeiro e inter-estadoal, de productos agricolas, extractivos e não classificados ;

Impostos de industrias e profissões ;

Divida activa e passiva liquidada até 1887 ;

Cambio entre o Rio de Janeiro e Londres desde 1820 até 1890 (mappas e diagrammas) ;

Caixas economicas, montepios, montes de soccorro ;

Instituições de caridade, de seguros de vida, associações de beneficencia. — Informações do Districto Federal e alguns Estados.

Organisou esta repartição, a respeito da cidade do Rio de Janeiro, os seguintes quadros :

I. População recenseada em 31 de Dezembro de 1890 e classificada de direito e a fluctuante, designando-se os nacionaes e os estrangeiros, sexos.

O primitivo trabalho da repartição a este respeito, publicado no *Diario Official* de 21 de Novembro de 1891, comprehendia apenas a população de direito, para a qual foi achado o numero de 515.559 habitantes.

A apuração executada posteriormente deu para a população fluctuante, subdividida em maritima e de transito, o algarismo 4359, o que eleva o total a 522.651 habitantes.

II. Crescimento da população desde 1711 até 1890.

III. Crescimento da população parochial de 1870 a 1890, da qual de uz-se o coefficiente 4,07 para a média annual de augmento no periodo.

IV. Crescimento da população e augmento do numero de predios em ;ual periodo, com o calculo da densidade de habitantes por predio e por ilometro quadrado.

V. Estatistica predial em 31 de Dezembro de 1890.

VI. Vias publicas na mesma data.

Vão appensos a este Relatorio alguns quadros relativos à estatistica ı cidade do Rio de Janeiro.

# INSPECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS DA CAPITAL FEDERAL

**Abastecimento d'agua** — A distribuição d'agua à popu- ção desta Capital regulou, adoptada a cifra do ultimo recenseamento, )0 litros por habitante.

De 125.400 metros cubicos em 24 horas, que traz a rede de encana- entos na melhor epoca, desceu a 94.285 metros a quantidade transpor- da ; sendo estes os seus tributarios:

| | |
|---|---|
| Serra do Tinguá, Commercio e S. Pedro. . . . . | 80.000 m³ |
| Andaraby Grande. . . . . . . . . . . . | 849 » |
| Tres Rios . . . . . . . . . . . . . . . | 3.172 » |
| Maracanã e affluentes . . . . . . . . . . | 5.837 » |
| Carioca . . . . . . . . . . . . . . . | 1.207 » |
| Morro do Inglez . . . . . . . . . . . . | 191 » |
| Macacos e Cabeça. . . . . . . . . . . . | 3.029 » |

Sensivel melhora experimentará o abastecimento desta cidade logo e entre a funccionar a 3ª linha da Cava, ligada pelo já construido mal de Bemfica à rua Conde do Bomfim. D'esse beneficio goza já uma parte 2° districto, por outra ligação. Nas occasiões de maior secca, então, r todas as linhas de encanamento descerá um volume de 114.700 m³.

O supplemento assim adquirido, podendo apenas concorrer para a ces- :ão do abastecimento ao Engenho Velho, Rio Comprido e C[illegible]

pela Tijuca, não solve convenientemente o problema no que toca aos m...ros. Este depende da canalisação dos mananciaes da Mantiqueira ao n... reservatorio da Tijuca, passando as sobras das antigas fontes desta ult... procedencia ao reservatorio do morro de Santa Thereza.

A 31 de Dezembro estavam em gozo 44.736 pennas d'agua, se... 4.365 a estalagens e as outras assim classificadas :

| | |
|---|---|
| 1º districto. . . . . . . . . . . . . . . . | 18.968 |
| 2º » . . . . . . . . . . . . . . . . | 9.422 |
| 3º » . . . . . . . . . . . . . . . . | 3.787 |
| 4º » . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.777 |
| 5º » . . . . . . . . . . . . . . . . | 3.312 |
| 6º » . . . . . . . . . . . . . . . . | 113 |
| Gratuitas e outras de varias denominações . . . . . | 1.992 |
| | 40.371 |

O consumo normal póde ser assim computado:

| | |
|---|---|
| 40.371 pennas. . . . . . . . . . . . . . | 60.556 m³ |
| 575 bicas publicas. . . . . . . . . . . . | 2.587 |
| 4.365 pennas a estalagens. . . . . . . . . . | 6.547 |
| Flushing-tanks, mictorios e latrinas publicas . . . | 3.036 |
| Diversos serviços publicos. . . . . . . . . | 8.000 |
| Perdas . . . . . . . . . . . . . . . . | 8.077 |
| ou . . . . . . . . . . . . . . . . . | 88.853 m³. |

Com exactidão porém não se póde calcular ; os desperdicios, quaes ... caixas automaticas, quaes das canalisações internas defeituosas ... deterioradas e outros dos habitos da população, são um embaraço á es... tistica.

Embora o progressivo augmento do consumo esteja a pedir pro... dencias para coarctar aquellas dissipações, não seria azada a occasião p... fallar-vos de reforma no systema do abastecimento. A' Municipali... dentro em pouco passará esse serviço, como é de lei, e o ens... apresentará de alterações, beneficiando a população assim pela ... nomia da fortuna publica, como por mais equitativa distribuição.

Além da substituição de canalisações deterioradas ou de diam... escasso, o melhoramento da distribuição consistiu em trabalhos ten...

'eservar os antigos mananciaes ao supprimento dos morros, ampliando-se :ona dos novos. Com taes trabalhos despendeu-se 341:001$129.

Com o ramal de Bemfica à rua Conde do Bomfim, dos diametros de 50 e 0,40, a despeza foi de 101:221$280 exclusive os tubos, que passa-n do exercicio anterior.

Continuaram as obras do reservatorio do morro de Santos Rodrigues a capacidade é de 200 m³, para melhor isolar-se o 3° districto, des-ndendo-se 59:921$991.

**Esgoto de aguas pluviaes** — Para lavagem das galerias am construidas e estão funccionando 43 caixas de descarga automatica, as de 4 m³ e 41 de 2 m³ para duas descargas em 24 horas e outras *libitum*.

Custaram as obras respectivas 49:566$580, por conta do credito de 3:596$324 para tal serviço concedido.

Com a conservação, reparo e limpeza das galerias, collectores, caixas areia etc., fez-se a despeza de 32:061$000.

Reconstruiu-se o trecho da galeria do largo da Carioca que havia destruido pela Companhia Estrada de Ferro Metropolitana, o esgoto quartel da Brigada Policial, etc.

A limpeza e desobstrucção de rios e vallas affectas à Inspecção por ressarem aos seus serviços importaram em 28:894$350.

A conservação do canal do Mangue absorveu 13:207$250. Custou 337$100 o aterrado da estrada de Santa Cruz.

**Florestas, estradas e caminhos** — Com os serviços estaes despendeu-se, apenas, 44:580$773 por deficiencia de meios, lo com o da Tijuca 18:920$248, Andarahy e Jacarépaguá 10:614$300, leiras 9:633$500 e o restante com os de Tinguá, Commercio, S. Pedro, em e Mantiqueira.

As estradas e caminhos incumbidos à Inspecção foram conservados larmente, com o dispendio de 79:526$781.

**Canalisação do Tinguá, Commercio e Rio Pedro** — Duas linhas abastecem o reservatorio do Pedregulho, as de 0,m80; a da direita, communicando tambem com os reserva-

torios do Ouro e Santo Antonio, com 58269$^{m}$ e a da esquerda com 48388$^{m}$ de comprimento. Fornecem ellas, antes de chegar a esse distribuidor, os seguintes ramaes: Bemfica, de 0,$^{m}$50 até a rua do Conde de Bomfim; Morro da Viuva, Cattete, Larangeiras e Botafogo, de 0,$^{m}$50; reservatorio de S. Christovão, 0,$^{m}$25; Pilares, para Santa-Cruz, de 0,$^{m}$15; Ilha do Bom Jesus e Penha, duas de 0,$^{m}$10 e Inhaúma de 0,$^{m}$08.

Salvo as de S. Christovão e Morro da Viuva, essas derivações passarão para a 3ª linha em construcção.

O ramal da linha esquerda para o Barrelão constituirá, com o seu prolongamento, a 3ª linha de 0,$^{m}$80 funccionando independente.

Nessas linhas as obras de conservação, entre as quaes reconstrucção dos aqueductos do rio Santo Antonio e do rio do Ouro, effectuaram-se com a despeza de 138:620$838.

Muito adiantou-se a linha telephonica do Pedregulho ás represas e reservatorios de accumulação, com ramaes para as caixas de registro.

**Acquisição e canalisação de novos mananciaes** — As obras de derivação do rio S. Pedro, canalisação de 0,$^{m}$80 até o reservatorio do Ouro e Santo Antonio e prolongamento com a linha direita do Pedregulho, funccionam com regularidade.

Trabalhos complementares de obras d'arte foram feitos depois da inauguração em 1892, despendendo-se com elles 95:744$937, e subindo portanto a despeza total da obra a 1.323:723$180, sendo 918:960$... com a canalisação de 0,$^{m}$80, ou 77:925$545 por kilometro, 173:187$... com o prolongamento da Estrada de Ferro do Rio do Ouro e 231:574$... com a repreza, aqueducto e obras de arte.

Para acudir á urgencia da construcção da 3ª linha pararam os trabalhos do ramal do Brejo.

A 3ª linha, autorizada em Fevereiro de 1892 para reforçar o abastecimento desta Capital com sobras desaproveitadas e começada a construir em Março, está quasi concluida e breve entrará em experiencias, constituindo um prolongamento do ramal da Cava ao Barrelão com a extensão de 34220$^{m}$.

Dos quadros annexos constam os serviços especificados e sua de...

As despezas ordinarias da Inspecção na importancia de 1.020:279$826 as extraordinarias na de 1.494:983$201 podem ser assim classificadas :

| | |
|---|---|
| Despezas ordinarias não incluindo as da Estrada de Ferro do Rio do Ouro. . . . . . . . | 1.020:279$826 |
| Obras extraordinarias do abastecimento d'agua incluindo assentamento de pennas d'agua obrigatorias, de registros de incendio e conclusão da rede de distribuição da Capital e suburbios . . . . . . . . . . . . | 537:858$062 |
| Obras por conta de outras Repartições. . . . | 107:159$000 |
| Obras e serviços imprevistos. . . . . . . . | 16:074$550 |
| Acquisição e canalisação de novos mananciaes . | 833:891$589 |
| | 2.515:263$027 |

ABALHOS EXECUTADOS NA CONSTRUCÇÃO DA 3ª LINHA DE ENCANAMENTO, DA CAVA AO PEDREGULHO, DURANTE O ANNO DE 1892

| | |
|---|---|
| Roçada. . . . . . . . . . . . . . . . . | $m^2$ 64,132 |
| Vallas (excavação, sendo 1497,34 $m^3$ pedra) . . . . | $m^3$ 83454,868 |
| Descarga de tubos . . . . . . . . . . . . | 7389 |
| Rolamento. . . . . . . . . . . . . . . | 6297 |
| Assentamento (29655,580 m) . . . . . . . . . . | 7487 |
| Chumbações e rebatimentos . . . . . . . . . | 7524 |
| Aterro do encanamento. . . . . . . . . . . | m 23518 |
| Peças especiaes. . . . . . . . . . . . . . | 16 |
| Alvenaria de pedra . . . . . . . . . . . . | $m^3$ 853,108 |
| Alvenaria de tijollos. . . . . . . . . . . . | $m^3$ 51,965 |
| Demolição de abrigos . . . . . . . . . . . | 16 |
| Ranchos. . . . . . . . . . . . . . . . . | |
| Exploração do tramway (entre Engenho do Matto e Capão do Bispo). . . . . . . . . . . . | m 4394 |
| Locação do tramway (entre Engenho do Matto e Capão do Bispo) . . . . . . . . . . . . | m 4394 |
| Roçada do tramway (entre Engenho do Matto e Capão do Bispo). . . . . . . . . . . . . | $m^2$ 2640 |
| Leito do tramway (entre Engenho do Matto e Capão do Bispo) . . . . . . . . . . . . . | m 1920 |
| Assentamento da linha. . . . . . . . . . . | m 1450 |

Tendo sido exonerado do cargo de Inspector Geral da Illuminação da apital Federal o engenheiro Antonio Paulino Limpo de Abreu, por ter do chamado a Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e bras Publicas, foi, em 17 de Dezembro, nomeado Inspector Geral o engeheiro Jayme Benevolo, que tomou posse do logar em 28 do mesmo mez, ntrando em goso de licença.

Exerceu as funcções de inspector interino até áquella data o respeivo ajudante, Engenheiro Francisco P. de Carvalho, que assigna o cirmstanciado relatorio que encontrareis annexo, e no qual se acham pecificadas todas as occurrencias relativas a tão importante serviço.

A mais notavel dessas occurrencias foi o accordo celebrado com a ociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro em 24 de Maio, no intuito pôr termo ás questões suscitadas entre ella e o Governo, e regular e odificar diversas clausulas do contracto de 26 de Junho de 1886. Esse cordo acha-se integralmente transcripto no relatorio a que acima alludi.

Havendo-se obrigado a dita sociedade, por esse acto, a contribuir, no incipio de cada semestre, com a quantia de 15:000$ para as respectivas spezas de fiscalização por parte do Governo, augmentando assim com :000$ annuaes a contribuição a que para o mesmo fim já era obrigada lo seu contracto, resolvestes alterar á tabella annexa ao regulamento Inspectoria Geral de Illuminação, approvado pelo decreto n. 967, de le Novembro de 1890.

Com os apparelhos de que actualmente dispõe, a fabrica da Sociedade onyma do Gaz está habilitada a produzir 60.000 metros cubicos de gaz riamente. A sua rede de canalisação tem um desenvolvimento de 5090 metros correntes.

Com a construcção de mais dous gazometros, que projecta estabelecer n a capacidade de 5.000$^{m3}$ cada um, disporá a Sociedade de 70.000$^{m3}$ ao o, para a distribuição do gaz a tão extensa rede de canalisação.

Pretende ella igualmente circumscrever a distribuição total em ersas zonas, fazendo systema com os respectivos gazometros.

A illuminação publica da Capital Federal foi servida, durante o anno, 10.524 lampeões, mais 93 que em 1891, pela abertura de novas r

que foram providas de combustores. Foram assentados 2316,55 metros correntes de conductos para o serviço desses combustores.

Foram distilladas 48.520 toneladas de carvão mineral (hulha), q.. produziram 16.446.975 metros cubicos de gaz, 31034 toneladas de coke e 2.908 toneladas de alcatrão. O gaz emittido em toda a rede da canalisação foi de 16.452.301$^{m3}$.

A illuminação das praças e ruas custou aos cofres publicos 1.319:568$436, inclusive 515:710$684 de differença de cambio. A dos jardins publicos importou em 11:718$979, sendo 4:569$400 de differença de cambio. A das repartições publicas importou em 343:414$148, sendo 133:231$093 de differença de cambio. A despeza geral foi de réis 1.674:701$563, mais 309:986$513 que em 1891.

## RIO DE JANEIRO CITY IMPROVEMENTS COMPANY

Esta companhia protestou perante este ministerio e levou tambem seu protesto a juizo, contra a passagem dos serviços de que se acha incumbida à superintendencia da Municipalidade, com o fundamento de que sendo o seu contracto feito com o Governo Geral do Brazil, não podia a obrigação correspondente passar à responsabilidade de outro governo sem a sua audiencia.

Em resposta notificou-lhe o Governo não caber na alçada executiva deliberar sobre o assumpto, mas na competencia do Congresso Nacional, para o qual devia a companhia recorrer.

Apresentada pela directoria em Londres ao nosso Ministro alli, para ser transmittido ao Governo do Brazil, um pedido de suspensão da execução da lei até que o Congresso, para o qual ia recorrer, houvesse deliberado, foi-lhe respondido pelo mesmo intermedio que este ministerio nada mais podia fazer do que remetter ao Poder Legislativo os papeis da Companhia referentes à questão.

Assim foi feito.

Cumpridor da lei, entretanto, este Ministerio aguarda apenas, co

ıe compete, o remate á organisação do municipio, segundo prudente e ıuto estatuiu o legislador, para fazer-lhe entrega desses melindrosos ırviços.

---

O serviço referente ao esgoto das differentes materias nos predios ›rreu com bastante regularidade e promptidão.

Para concertos ou por irregularidades em predios e nas ruas, houve 388 reclamações, das quaes 4928 por obstrucções.

Devidas a defeito do serviço, isto é, por exhalações, abatimentos, asamentos e desarranjos nos apparelhos, deram-se apenas 960, isto é, ıenos de 3 % do numero total de predios servidos, que excede a 4.000.

Durante o anno foram esgotados 1125 predios novos, 245 dos quaes inda nos districtos antigos. Esses predios foram providos de bacias e e lavagem automatica e tambem de ventiladores em certo numero.

Todas as installações novas comprehenderam obturador hydraulico ıolando a casa do encanamento geral.

O numero de predios esgotados sujeitos ao imposto predial era em 1 de dezembro 33.406 e o de cortiços 310, contando 9172 quartos.

Assentaram-se 7540 metros de encanamento de $0^{m},23$ de diametro m diversas ruas e construiram-se 6 entradas novas para os encanaıentos.

A limpeza e conservação das galerias e respectiva desinfecção fizeram-ɜ opportunamente.

Funccionaram regularmente os 170 *flushing-tanks*, não tendo havido ılta de agua ; um foi inutilisado e outro novo construido.

Concluiu-se o ramal especial para o Hospital de Bombeiros da rua da ‌Leal Grandeza.

A recepção e precipitação das *excreta* foi feita devidamente, lançando-ɘ ao mar sómente liquidos inodoros. Por excepção, só 15 vezes no anno, uando copiosas chuvas forneceram grande massa de agua, procedeu-se ifferentemente, mas fazendo-se a competente diluição.

Na casa de machinas do primeiro districto concluiu-se o assentamento das tres caldeiras novas e continuaram as construcções para o apparelho de prensar o precipitado.

Na casa de machinas do segundo districto assentou-se a nova bomba « Duplex » e uma das caldeiras novas.

Na casa de machinas do quarto districto concluiu-se a construcção das obras em mão e fez-se a collocação da machina para fabricar cimento.

Na casa de machinas do quinto districto assentou-se a nova bomba « Duplex » e construiu-se um poço novo para a bomba.

As galerias de aguas pluviaes a cargo da Companhia funccionaram convenientemente e estão em bom estado de conservação.

Pouco foi o progresso das obras novas do Andarahy Pequeno, Engenho Novo e Jardim Botanico.

Em Março, terminado o prazo para a conclusão da parte relativa ao bairro do Jardim Botanico e não estando ainda a companhia de posse do terreno necessario para o estabelecimento das respectivas machinas, foram suspensos os trabalhos, obtendo ella prorogação de prazo a contar da data em que lhe forem entregues esses terrenos.

Ao encerrar-se o anno já estava concluido o processo de desappropriação e aberto o credito para pagamento, mas a companhia ainda não entrara na posse dos terrenos.

Nos bairros do Andarahy Pequeno e Engenho Novo assentaram-se

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 50 | metros | de | encanamento de ferro | de | $1^m.2$ | de | diametro |
| 600 | » | » | » » » | » | $0^m.75$ | » | » |
| 150 | » | » | » » » | » | $0^m.60$ | » | » |
| 200 | » | » | » » » | » | $0^m.38$ | » | » |
| 550 | » | » | » » » | » | $0^m.30$ | » | » |
| 80 | » | » | galerias de concreto | de | $1^m.20$ | de | diametro |
| 12 | » | » | canos de grez | » | $1^m.35$ | » | » |
| 700 | » | » | » » » | » | $0^m.38$ | » | » |
| 1000 | » | » | » » » | » | $0^m.30$ | » | » |
| 1200 | » | » | » » » | » | $0^m.25$ | » | » |

Além disso construiram-se 36 entradas e 40 bacias de inspecção.

Os melhoramentos introduzidos no serviço de esgotos nestes ultimos annos, taes como apparelhos de lavagem, ventiladores, maior numero de

*lushing-tanks*, etc., puzeram-no em condições satisfactorias e que só odem ser perturbadas quando o supprimento d'agua não fôr abundante regular.

Na opinião do respectivo engenheiro fiscal ha, porém, ainda por fazer m melhoramento essencial e urgente na parte central da cidade, onde a opulação é mais densa.

Nessa zona, onde se fizeram os primeiros trabalhos de esgoto, foram os ıcanamentos na sua maioria assentados por baixo dos predios ou de suas ependencias.

Dessa disposição proveem incommodos, vexames e exhalações perigosas saude dos moradores, por occasião dos concertos ou de limpeza dos collectores e muita difficuldade para a execução desses serviços.

Julga, pois, necessario e urgente alterar aquella disposição, assentan-)-se os collectores nas ruas e fazendo para cada predio um ramal independente, como se pratica nos arrabaldes, que constituem os novos districtos.

Dentro de curto prazo devem ficar concluidas as obras de esgoto nos ıirros do Jardim Botanico, Engenho Novo e Todos os Santos, sendo então 'eciso, para que o serviço effectue-se em condições normaes, que cada 'edio disponha diariamente de 120 litros d'agua, no minimo, só para a vagem de cada receptaculo.

Sem bastante agua o serviço de esgotos será imperfeito e até prejudiıl, pois que então os receptaculos se transformarão em verdadeiras fóssas :as abertas dentro das casas, ficando ahi depositadas as fézes, por falta de hiculo que as transporte para a estação de desinfecção.

Aposentado na fórma da lei o engenheiro que exercia as funcções de scal do Governo junto á companhia, foi nomeado para esse cargo o genheiro ajudante da mesma fiscalisação Luiz F. Monteiro de Barros.

Estando a companhia preparada para dar no anno vindouro grande pulso ás obras de esgoto nos bairros do Jardim Botanico, Engenho Novo, dos os Santos e Officinas, tornar-se-ha insufficiente o pessoal technico sta repartição.

Por isso foram incluidos na proposta do orçamento para o anno de 94 os vencimentos de mais um ajudante,

As despezas com o serviço de esgotos durante o anno importaram em 2.129:497$120, assim distribuidas :

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . | 35:129$728 |
| Aluguel de casa. . . . . . . . . . . | 1:800$000 |
| Objectos de escriptorio. . . . . . . . . | 565$100 |
| Despezas miudas. . . . . . . . . . . | 73$840 |
| Taxas de esgoto de predios e cortiços . . . . | 2.014:723$452 |
| Apparelhos de lavagem e ventiladores. . . . | 53:205$000 |
| Conservação de galerias de aguas pluviaes . . | 24:000$000 |
| | 2.129:497$120 |

# JARDINS PUBLICOS

Em virtude da disposição contida no § 2°, n. 19, art. 8°, da lei n. 26 de 30 de Dezembro de 1891 e de accordo com a do n. 4, art. 6°, da lei n. 126 B, de 21 de Novembro ultimo, foram entregues ao Governo Municipal os serviços dos jardins da Praça da Acclamação e do Passeio Publico desta Capital.

# ARRASAMENTO DO MORRO DE SANTO ANTONIO

Sob o n. 10407, em data de 19 de Outubro de 1889 baixou decreto autorizando o arrasamento do Morro Santo Antonio e o aterro da área comprehendida entre as praias de Santa Luzia e do Outeiro da Gloria, devendo os concessionarios indemnisar o Estado previamente de 372:632$[illegible] por que havia sido adquirido aquelle morro, e sendo lhes permittido demolir o convento da mesma invocação alli situado, mediante pagamento antecipado á Ordem Primeira dos Frades Franciscanos, alem de outros favores.

Approvadas as plantas por decreto n. 615 de 31 de Julho de 1[illegible] foram inauguradas as obras a 15 de Agosto do mesmo anno, e proseguiram no seguinte.

Ha mais de anno, porém, que em virtude do embargo posto pela *Rio de Janeiro City Improvements Company* se acham paralysadas as obras enquanto corre o pleito judicial os seus tramites.

A companhia é obrigada a concorrer annualmente com a quantia de 5:000$ para despeza da fiscalisação dos trabalhos dentro do prazo de cinco annos.

# ARRASAMENTO DO MORRO DO CASTELLO

Pelo decreto n. 758 de 18 de Setembro de 1890 foram autorizadas as obras do arrasamento do Morro do Castello, em condições analogas ás do de Santo Antonio, devendo o aterro ficar comprehendido entre a ponta do Outeiro da Gloria e a do Morro da Viuva, e o Estado indemnisado do valor dos predios de sua propriedade que houverem de ser demolidos.

Por decreto n. 1370 de 14 de Fevereiro de 1891 foi a concessão transferida á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil, que de accordo com o respectivo contracto já apresentou as plantas das obras a executar.

A empreza cessionaria concorrerá annualmente com a quantia de 5:000$ para a fiscalisação, logo que começarem as obras.

# CIDADE BALNEARIA

E' concessão do decreto n. 1038 de 28 de Novembro de 1890.

Por decreto n. 959 de 30 de Julho do anno proximo findo foram approvados os estudos e plantas apresentados pela cessionaria do contracto, a Companhia Cidade da Gavea », que inaugurou os respectivos trabalhos 22 de Janeiro do corrente anno.

---

Capital Federal 1 de Maio de 1893.

*Antonio Francisco de Paula Souza.*

# CREDITOS ABERTOS PARA O EXERCICIO DE 1892

Decreto n. 717 de 26 de Janeiro de 1892 :

Credito de 1.360:895$000 para occorrer ás despezas com as obr
publicas da Capital Federal e a Estrada de Ferro do Rio d'Our
durante o 1º semestre de 1892.

Decreto n. 736 de 13 de Fevereiro de 1892:

Creditos para despezas no exercicio de 1892 com alguns serviç
a que se refere o § 2º do art. 8º da Lei de 30 de Dezembr
de 1891.

Decreto n. 767 de 18 de Março de 1892 :

Credito de 6:780$000 para custeio da fazenda da Boa Vista.

Decreto n. 797 de 23 de Abril de 1892 :

Credito de 6:800$000 para melhoria dos salarios dos guarda,
porteiros e trabalhadores dos jardins da Praça da Republica, Pass
Publico e Viveiros da Quinta da Boa Vista.

Decreto n. 899 de 29 de Junho de 1892 :

Abre um novo credito de 1.360:895$000 para occorrer ás despezas
com as obras publicas da Capital Federal e a Estrada de Ferro do R
d'Ouro, no 2º semestre de 1892.

Decreto n. 84 de 16 de Setembro de 1892:

Autorizando o Governo a abrir no mesmo exercicio o credito supple-
mentar de 5.674:579$518 ao cambio de 27 dinheiros por mil réis á ver
« Estrada de Ferro Central do Brazil » para o fim de desapropriar 29 pr-
dios á rua João Caetano, em S. Diogo, construir uma estação de *triag*
antigo matadouro e adquirir o material rodante necessario ao serviç
mesma estrada.

Decreto n. 96 de 4 de Outubro de 1892:

Credito de 400:000$ para collocação de poços artesianos ou c
strucção de açudes e reprezas de ribeiros nos Estados do Piauhy
Parahyba.

Decreto n. 103 de 13 de Outubro de 1892:

Autoriza o Governo a abrir no exercicio de 1892 o credito supple-
entar de £ 33826-0-0 para conclusão das obras do prolongamento da
strada de Ferro de Sobral ao Ipú, no Ceará.

Decreto n. 106 de 13 de Gutubro de 1892:

Autoriza o Poder Executivo a abrir o credito de 9:425$144 para
demnizar o cidadão Augusto Glaziou de despezas feitas no jardim da
raça da Acclamação em 1883.

Decreto n. 111 de 18 de Outubro de 1892:

Autoriza o Governo a despender até a quantia do 400:000$ para
alização da ligação das estradas de ferro da Bahia, entre as estradas
Central » e « do S. Francisco » e « S. Francisco e Jacú».

Decreto n. 1211 de 13 de Janeiro de 1893:

Credito extraordinario de 232:000$ para occorrer ás despezas do ser-
ço de illuminação publica no exercicio de 1892.

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SUBURBANAS — Ruraes — Jacarepaguá | 2 | 7.204 | 7.231 | 11.525 | 1.068 | 452 | 1.520 | 16.045 | 25 | . . . . . | 16.070 | 1.422 | 1.120 |
| SUBURBANAS — Ruraes — Inhauma | 1 | 7.120 | 7.004 | 14.133 | 2.114 | 1.174 | 3.288 | 17.421 | 27 | . . . . . | 17.448 | 2.586 | 2.421 |
| SUBURBANAS — Ruraes — Guaratiba | 2 | 6.017 | 6.039 | 12.056 | 422 | 175 | 597 | 12.653 | 1 | . . . . . | 12.654 | 1.371 | 1.378 |
| SUBURBANAS — Ruraes — Campo-Grande | 1 | 7.453 | 7.266 | 14.719 | 993 | 235 | 1.228 | 15.947 | 3 | . . . . . | 15.950 | 2.023 | 2.021 |
| SUBURBANAS — Ruraes — Santa Cruz | 1 | 5.058 | 5.099 | 10.157 | 564 | 208 | 772 | 10.929 | 25 | . . . . . | 10.954 | 1.322 | 1.303 |
| SUBURBANAS — Ilhas — Ilha do Governador | 1 | 1.910 | 1.419 | 3.359 | 524 | 106 | 630 | 3.989 | 2 | . . . . . | 3.991 | 692 | 614 |
| SUBURBANAS — Ilhas — Ilha de Paquetá | 1 | 1.208 | 1.269 | 2.477 | 167 | 49 | 216 | 2.603 | 16 | . . . . . | 2.709 | 336 | 318 |
| Total | 29 | 181.186 | 183.280 | 364.446 | 106.304 | 44.789 | 151.093 | 515.559 | 2.733 | 4.359 | 522.651 | 48.576 | 71.607 |

## II — Crescimento da população do Rio de Janeiro

### 1711 — 1890

| ANNO | ESTADO CIVIL | | | SEXOS | | NACIONALIDADES | | TOTAL DA POPULAÇÃO | NUMERO DE PAROCHIAS | NUMERO DE PREDIOS | AUGMENTO DA POPULAÇÃO | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Solteiros | Casados | Viuvos | Masculino | Feminino | Nacionaes | Estrangeiros | | | | Periodo em annos | Taxa do periodo | Taxa annual | |
| 1711 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 12.000 | ... | .... | .... | .... | .... | Citação do Barão do Rio Branco. |
| 1749 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 24.397 | ... | .... | 38 | 103.31 | 1.88 | Calculo de Balthazar Lisboa. |
| 1799 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 43.376 | 4 | .... | 50 | 77.79 | 1.16 | Arrolamento do Conde de Rezende. |
| 1808 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 50 144 | ... | .... | 9 | 15.60 | 1.62 | Calculo do Monsenhor Pizarro. |
| 1821 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 112.695 | 14 | 13.580 | 13 | 124.74 | 6.42 | Arrolamento do Ouvidor Joaquim José de Queiroz |
| 1838 | .... | .... | .... | 74.430 | 62.648 | 127.548 | 9.530 | 137.078 | 16 | 17.056 | 17 | 21.63 | 1.16 | Recenseamento de Bernardo de Vasconcellos. |
| 1849 | .... | .... | .... | 152.935 | 113.501 | 154.093 | 112.373 | 266.466 | 16 | 27.024 | 11 | 94.39 | 6.22 | » » Euzebio de Queiroz. |
| 1856 | 136.800 | 45.867 | 5.491 | 102.983 | 85.175 | 105.194 | 82.964 | 188.158 | 17 | 23.480 | 7 | 41.61 | 5.00 | » » Nabuco de Araujo. |
| 1870 | 184.918 | 39.726 | 10.737 | 133.320 | 102.031 | 156.705 | 78.676 | 235.381 | 19 | 27.679 | 14 | 25.09 | 1.61 | » » Paulino de Souza. |
| 1872 | 216.219 | 46.442 | 12.311 | 158.766 | 116.203 | 190.689 | 84.283 | 274.972 | 19 | 30.018 | 2 | 16.81 | 8.08 | » » João Alfredo. |
| 1890 | 375.[illegible] | 116.087 | 30.573 | 293.657 | 228.994 | 337.449 | 155.202 | 522.651 | 21 | 48.576 | 18 | 90.07 | 3.63 | » » Cesario Alvim. |

## Directoria Geral de Estatistica.— Districto Federal

| PAROCHIAS | POPULAÇÃO | | | | ACCRESCIMO POR ANNO | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | em 1870 | em 1372 | estimada para 1873 | em 1590 | (1870 - 1872) | (1872 - 1890) | (1873 - 1590) | |
| ramento . . . . . | 24.429 | 27.077 | . . . . | 30.663 | 5.23 | 0.69 | . . . . | |
| José. . . . . . . . | 20.220 | 20.282 | . . . . | 42.017 | 0.15 | 4.13 | . . . . | |
| delaria. . . . . . | 9.239 | 10.005 | . . . . | 9.701 | 4.05 | — 0.17 | . . . . | |
| ta Rita. . . . . . | 23.810 | 34.835 | . . . . | 46.161 | 20.96 | 1.58 | . . . . | |
| ta Anna . . . . . | 32.686 | 38.903 | . . . . | 67.533 | 9.09 | 3.11 | . . . . | |
| to Antonio. . . . | 17.427 | 20.693 | . . . . | 37.660 | 8.97 | 3.38 | . . . . | |
| irito Santo . . . . | 10.796 | 14.130 | . . . . | 31.389 | 14.40 | 4.53 | . . . . | |
| ria . . . . . . . . | 18.621 | 22.485 | . . . . | 44.105 | 9.60 | 3.81 | . . . . | |
| á. . . . . . . . . | 5.746 | 5.910 | . . . . | 13.130 | 1.42 | 4.53 | . . . . | |
| arepaguá . . . . . | 7.633 | 8.218 | . . . . | 16.070 | 3.76 | 3.79 | . . . . | |
| npo Grande . . . . | 9.593 | 9.747 | . . . . | 15.950 | 0.80 | 2.77 | . . . . | |
| ratiba . . . . . . | 6.918 | 7.627 | . . . . | 12.654 | 5.00 | 2.85 | . . . . | |
| ta Cruz. . . . . . | 3.445 | 3.018 | . . . . | 10.954 | — 6.84 | 7.42 | . . . . | |
| ernador . . . . . | 2.594 | 2.856 | . . . . | 3.991 | 4.93 | 1.88 | . . . . | |
| netá . . . . . . . | 1.260 | 1.409 | . . . . | 2.709 | 5.75 | 3.70 | . . . . | |
| óa . . . . . . . . | 11.304 | 13.616 | 12.294 | 28.741 | 9.75 | . . . . | 5.12 | |
| ea . . . . . . . . | . . . . | . . . . | 2.015 | 4.712 | . . . . | . . . . | 5.12 | |
| Christovão. . . . . | 9.272 | 10.931 | 7.720 | 22.202 | 8.73 | . . . . | 6.41 | |
| enho Velho. . . . | 13.195 | 15.756 | 12.863 | 36.988 | 9.27 | . . . . | 6.41 | |
| aúma . . . . . . . | 7.190 | 7.414 | 6.067 | 17.448 | 1.75 | . . . . | 6.41 | |
| enho Novo . . . . | . . . . | . . . . | 9.694 | 27.873 | . . . . | . . . . | 6.41 | |
| | 235.381 | 274.972 | | 522.651 | 8.08 | 3.63 | | |
| | | | | | 4.07 | | . . . . | Accrescimo por anno determinado entre 1870 e 1890. |

## Directoria Geral de Estatistica — Districto Federal

| ANNOS | POPULAÇÃO | PREDIOS | DENSIDADE | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Por predio | Por kilometro quadrado | |
| 1870. . . . . . . . . . . . | 235.331 | 27.679 | 8.50 | 168.85 | Arrolamento em 1870. |
| 1871. . . . . . . . . . . . | 254.407 | 29.254 | 8.70 | 182.50 | |
| 1872. . . . . . . . . . . . | 274972 | 30.918 | 8.89 | 197.25 | Recenseamento em 1872. |
| 1873. . . . . . . . . . . . | 284960 | 31.512 | 9.03 | 204.41 | |
| 1874. . . . . . . . . . . . | 295.311 | 32.265 | 9.15 | 211.84 | |
| 1875. . . . . . . . . . . . | 303.038 | 33.661 | 9.10 | 219.53 | |
| 1876. . . . . . . . . . . . | 317.154 | 34.789 | 9.12 | 227.51 | |
| 1877. . . . . . . . . . . . | 328.675 | 35.893 | 9.16 | 235.77 | |
| 1878. . . . . . . . . . . . | 340.614 | 36.624 | 9.30 | 244.34 | |
| 1879. . . . . . . . . . . . | 352.986 | 37.336 | 9.45 | 253.21 | |
| 1880. . . . . . . . . . . . | 365.808 | 38.062 | 9.61 | 262.41 | |
| 1881. . . . . . . . . . . . | 370.036 | 37.729 | 10.05 | 971.94 | |
| 1882. . . . . . . . . . . . | 392.867 | 39,212 | 10.02 | 281.82 | |
| 1883. . . . . . . . . . . . | 407.137 | 40.754 | 9.99 | 292.06 | |
| 1884. . . . . . . . . . . . | 421.926 | 42.230 | 9.90 | 302.67 | |
| 1885. . . . . . . . . . . . | 437.253 | 43.062 | 10.15 | 313.66 | |
| 1886. . . . . . . . . . . . | 453.136 | 44.642 | 10.15 | 325.06 | |
| 1887. . . . . . . . . . . . | 469.596 | 44.787 | 10.48 | 333.86 | |
| 1888. . . . . . . . . . . . | 486.653 | 45.037 | 10.80 | 349.10 | |
| 1889. . . . . . . . . . . . | 504.331 | 45.077 | 11.10 | 361.78 | |
| 1890. . . . . . . . . . . . | 522.651 | 48.576 | 10.76 | 374.92 | Recenseamento em 1890. |

| PAROCHIAS | PREDIOS | | | | CONDIÇÃO | | | | | | APPLICAÇÃO | | | | NUMERO DE FAMILIAS | ESTALAGENS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TERREOS | ASSOBRADADOS | SOBRADOS | TOTAL | HABITADOS | DESHABITADOS | EM CONSTRUCÇÃO Habitados | EM CONSTRUCÇÃO Deshabitados | EM RUINAS Habitados | EM RUINAS Deshabitados | DOMICILIARIA | INDUSTRIAL | PUBLICA | MIXTA | | NUMERO | FAMILIAS |
| Sacramento | 1.664 | 23 | 1.633 | 3.320 | 3.253 | 53 | 1 | 8 | ... | 5 | 1.321 | 970 | 24 | 933 | 5.400 | 61 | 1.300 |
| S. José | 861 | 83 | 1.014 | 1.988 | 1.909 | 53 | 1 | 21 | 2 | 2 | 1.173 | 298 | 34 | 417 | 4.083 | 83 | 1.336 |
| Candelaria | 84 | ..... | 1.079 | 1.163 | 1.108 | 31 | 1 | 23 | ... | ..... | 8 | 722 | 12 | 357 | 375 | ... | .... |
| Santa Rita | 1.314 | 80 | 1.144 | 2.568 | 2.451 | 66 | 2 | 15 | 13 | 18 | 1.521 | 631 | 12 | 305 | 4.514 | 111 | 1.342 |
| Sant'Anna | 3.728 | 323 | 804 | 4.855 | 4.712 | 109 | ... | 28 | ... | 9 | 3.836 | 271 | 23 | 514 | 10.345 | 322 | 4.575 |
| Santo Antonio | 1.107 | 389 | 661 | 2.157 | 2.079 | 52 | ... | 15 | 2 | 9 | 1.627 | 97 | 24 | 333 | 6.533 | 153 | 2.813 |
| Espirito Santo | 3.265 | 587 | 321 | 4.173 | 4.029 | 87 | 9 | 29 | 8 | 20 | 3.667 | 69 | 10 | 201 | 6.051 | 155 | 1.623 |
| S. Christovão | 1.672 | 484 | 170 | 2.326 | 2.232 | 53 | 6 | 27 | 1 | 7 | 1.891 | 241 | 12 | 95 | 3.309 | 83 | 781 |
| Gloria | 1.624 | 537 | 1.166 | 3.327 | 3.190 | 95 | ... | 41 | ... | 11 | 2.811 | 90 | 41 | 238 | 5.779 | 147 | 1.330 |
| Lagôa | 1.461 | 619 | 386 | 2.466 | 2.305 | 123 | 2 | 33 | ... | 3 | 1.900 | 141 | 6 | 170 | 3.582 | 123 | 905 |
| Gavea | 560 | 91 | 13 | 664 | 615 | 17 | 25 | 3 | 4 | ..... | 599 | 25 | 4 | 16 | 613 | ... | .... |
| Engenho Velho | 2.918 | 1.099 | 270 | 4.287 | 4.051 | 130 | 5 | 61 | ... | 4 | 3.703 | 37 | 25 | 294 | 5.794 | 165 | 1.570 |
| Engenho Novo | 3.124 | 551 | 99 | 3.774 | 3.613 | 83 | 9 | 29 | 22 | 15 | 3.415 | 2 | 13 | 217 | 4.008 | 34 | 203 |
| Inhaúma | 2.493 | 55 | 38 | 2.583 | 2.369 | 107 | 6 | 40 | 53 | 11 | 2.315 | 53 | 8 | 52 | 2.421 | 1 | 18 |
| Irajá | 1.715 | 34 | 4 | 1.753 | 1.645 | 48 | 5 | 2 | 41 | 9 | 1.614 | 3 | 12 | 65 | 1.701 | ... | .... |
| Jacarépaguá | 1.355 | 46 | 21 | 1.422 | 1.391 | 22 | 1 | ..... | 5 | 3 | 1.324 | ... | 8 | 65 | 1.429 | ... | .... |
| Campo Grande | 1.984 | 32 | 7 | 2.023 | 2.003 | 12 | 1 | 1 | ... | 1 | 1.838 | 4 | 9 | 128 | 2.021 | ... | .... |
| Guaratiba | 1.331 | 9 | 1 | 1.371 | 1.370 | 1 | ... | ..... | ... | ..... | 1.335 | 12 | 5 | 18 | 1.378 | ... | .... |
| Santa Cruz | 1.307 | 8 | 7 | 1.322 | 1.285 | 16 | 8 | 4 | 3 | 6 | 1.203 | 70 | 8 | 6 | 1.303 | ... | .... |
| Governador | 687 | 5 | ..... | 692 | 615 | 71 | ... | 2 | ... | 4 | 563 | 30 | 7 | 15 | 614 | ... | .... |
| Paquetá | 307 | 18 | 11 | 336 | 312 | 22 | ... | 1 | ... | 1 | 285 | 14 | 5 | 8 | 318 | ... | .... |
| | 34.621 | 5.076 | 8.879 | 48.576 | 46.532 | 1.231 | 82 | 383 | 157 | 138 | 38.102 | 3.785 | 277 | 4.607 | 71.607 | 1.440 | 18.358 |

## Vias publicas do Rio de Janeiro em 1890 — Directoria Geral de Estatistica

| DENOMINAÇÃO | NUMERO |
|---|---|
| Ruas | 984 |
| Praças e Largos | 72 |
| Travessas | 149 |
| Beccos | 49 |
| Praias | 59 |
| Ladeiras | 37 |
| Caminhos e Estradas | 245 |
| Morros | 43 |
| Logares | 185 |
| Outras denominações | 88 |
| Somma | 1.911 |

# INSPECTORIA GERAL DE ESTRADAS DE FERRO

**Quadro da distribuição do pessoal, approvado por portaria de 9 de Dezembro de 1892**

| DESIGNAÇÃO | NOMES | CLASSE |
|---|---|---|
| Secretaria e Escriptorio Central | João Chrockatt de Sá Pereira de Castro | Inspector geral |
| | Alfredo Americo de Souza Rangel | Ajudante-secretario |
| | Americo Valentim de Figueiró | Escripturario-archivista |
| | Carlos Fernandes Ribeiro da Costa | Escripturario. |
| | Adolpho Felippe Barbosa de Oliveira | » |
| | Manoel Francisco Firmino de Castro Lima | » |
| | Thomaz Espiuca | » |
| | João Gurgel do Amaral Valente | » |
| | Manoel Joaquim Ferreira | Porteiro. |
| | Alfredo da Silva Barranha | Continuo. |
| Secção de Estatistica | Henrique de Oliveira Amaral | Chefe. |
| | João Pedro de Carvalho Moraes | Auxiliar. |
| | Epiphanio José dos Reis | Escripturario. |
| | Luiz Mariano de Amorim Carrão | » |
| Secção Graphica | Lauriano José Martins Penha | Chefe. |
| | Julio Gomes da Silva Neto | Desenhista. |
| | José Ribeiro da Fonseca Silvares | » |
| | José Luiz Martins Penha | » |
| **ESTRADAS** | | |
| Alcobaça a Praia da Rainha | Norberto Alves Nogueira da Silva | Fiscal de 3ª classe. |
| Caxias ao Araguaya<br>Caxias a S. José de Cajazeiras | Ricardo Henriques Ferreira Valle | » » » » |
| Petrolina ao Piauhy | José Antonio da Silva Maia | » » » » |
| Natal a Nova Cruz<br>Ceará-Mirim | Luiz Francisco Junqueira A. de Almeida | » » 2ª » |
| Conde d'Eu | Felippe Figueirôa Faria | » » » » |
| Recife ao S. Francisco<br>Recife ao Limoeiro | Manoel Martins Finza | » » » » |

| DESIGNAÇÃO | NOMES | CLASSE |
|---|---|---|
| Tamandaré a Barra<br>Ribeirão ao Bonito<br>Nazareth ao Crato | Joaquim Dias da Cunha | Fiscal de 3ª classe. |
| Alagôas Railway<br>Central Alagoana<br>Maceió a Leopoldina | Claudio Livio dos Reis | » » 2ª » |
| Aracajú a Simão Dias | Pedro Pereira de Andrade | » » 3ª » |
| Bahia a S. Francisco<br>Ramal do Timbó<br>Tram-road de Nazareth | Affonso Glycerio da Cunha Maciel | » » 1ª » |
| Central da Bahia | Antonio Luiz Freire de Carvalho | » » 3ª » |
| Victoria a Pessanha<br>Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo | Joaquim da Costa Chaves Faria | » » 1ª » |
| Rede ferrea da Companhia Leopoldina : | | |
| Carangola | Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas, fiscal | » » 1ª » |
| Santo Eduardo ao Itapemirim<br>Barão de Araruama<br>Central de Macahé<br>Cantagallo<br>Leopoldina | Eduardo Claudio da Silva, ajudante | » » 2ª » |
| | Ignacio Gomes dos Santos | » » 2ª » |
| | José Francisco dos Santos Queima | » » 2ª » |
| Rio Bonito a Macahé<br>Rio Bonito a Cabo Frio | Octavio Fernandes Torres | » » 3ª » |
| Commercio a S. Francisco Xavier<br>Paraty a Iguape<br>Cruzeiro a Santa Cruz | Joaquim Francisco Leal | » » 2ª » |
| Paraná | Olegario Herculano da Silveira Pinto | » » 2ª » |
| Itararé ao Uruguay | Brazilio Campos | » » 3ª » |
| Thereza Christina<br>Estreito ao Chopim | Sylvio Ferreira Rangel | » » 3ª » |
| S. Paulo Railway<br>Paulista (prolongamento a Santos)<br>Sul Paulista (Itú a Iguape)<br>Rio Claro | João Borges Ferraz, fiscal | » » 1ª » |
| | Constante Affonso Coelho, ajudante | » » 2ª » |

| DESIGNAÇÃO | NOMES | CLASSE |
|---|---|---|
| Sorocabana. . . . . . . . .<br>Taubaté a Ubatuba . . . . . .<br>Taubaté ao Amparo . . . . . . | Januario Candido de Oliveira . . . . | Fiscal de 2ª classe. |
| Mogyana (Resaca a Santos) . . .<br>Mogyana (Ribeirão Preto a Jaguára)<br>Ramal de Caldas . . . . . . . | Arthur Pio Deschamps Montmorency, fiscal. . . . . . . . . . . | » » 1ª » |
| | João Sother Thompson Viegas, ajudante . . . . . . . . . . . | » » 2ª » |
| Rio Grande a Bagé . . . . . .<br>Pelotas a S. Lourenço . . . . .<br>Porto Alegre a Lages . . . . . | Diogo Alves Ferraz, fiscal. . . . . | » » 1ª » |
| | Gaspar Nunes Ribeiro, ajudante. . . | » » 2ª » |
| Torres a Porto Alegre . . . . .<br>Minas de S. Jeronymo . . . . . | José Gonçalves Chaves . . . . . . | » » 2ª » |
| Quarahim a Itaqui. . . . . . . | Tito da Silva Paranhos . . . . . . | » » 3ª » |
| Santa Maria a Cruz Alta. . . . . | Henrique Fernandes Pinheiro. . . . | » » 3ª » |
| Cruz Alta ao Uruguay . . . . . | Ildefonso Simões Lopes. . . . . . | » » 3ª » |
| Barra Mansa a Catalão. . . . . | João Maria de Almeida Portugal Junior, fiscal. . . . . . . . . . | » » 1ª » |
| Ouro Preto a Pessanha . . . . . | Manoel Ignacio Gomes Valladão Junior, ajudante . . . . . . . . . . | » » 2ª » |
| Minas e Rio . . . . . . . .<br>Muzambinho. . . . . . . . . | Hygino Soares de Oliveira Alvim . . | » » 2ª » |
| Jaguára a Catalão. . . . . . . | Joaquim Mariano de Amorim Carrão . | » » 2ª » |
| Araxá a Pessanha . . . . . . . | José Borges Monteiro . . . . . . | » » 3ª » |
| Uberaba a Coxim . . . . . . . | Pedro de Figueiredo Rocha . . . . | » » 2ª » |
| Catalão a Palmas . . . . . . . | Francisco Carlos da Costa Real. . . | » » 2ª » |
| Metropolitana . . . . . . . .<br>Norte . . . . . . . . . . .<br>Grão-Pará . . . . . . . . .<br>Guaratiba . . . . . . . . . | Alvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, fiscal . . . . . . . . . . . | » » 1ª » |
| | Francisco Baptista do Nascimento, ajudante . . . . . . . . . . | » » 3ª » |
| Tijuca. . . . . . . . . . .<br>Corcovado . . . . . . . . . | João Fernandes Silva . . . . . . | » » 3ª » |
| Botafogo a Angra dos Reis . . .<br>Estrada Elevada . . . . . . . | Genesio de Souza Campos Barros . . | » » 2ª » |

## ionadas pelo Go

| NADAS | | | | |
|---|---|---|---|---|
| r | Total | CAPITA | | OBSERVAÇÕES |
| | — | | .000 | Declarado caduco por acto recente. |
| | 184.200 | M. | | |
| 80 | 750.000 | M. | | |
| | 77.300 | M. | | |
| 00 | 1.000.000 | M. | | |
| | 45.590 | M. | | |
| | 121.000 | F. | | |
| | 141.000 | F.<br>F. | | £ 69.272 ao cambio de 27. |
| 00 | 650.000 | M. | | |
| | 96.045 | F. | 5.010 | |
| | 124.739 | F.<br>F. | | |
| | — | | | |
| | 50.700 | M. | | |
| | 130.400 | M. | 0.000 | |
| | 168.653 | M. | | |
| | 150.000 | F.<br>F. | | |
| 00 | 597.107 | M. | | |
| | 194.217 | M. | | |
| | 123.340 | F. | | |
| | 83.000 | F. | | |
| | 613.600 | F.<br>M. | | |
| | 65.000 | M. | | |
| | 506.618 | M. | | |
| | 85.690 | M. | | Foi declarado caduco o contracto estadoal. |
| | 90.000 | M. | | |
| | 223.000 | F. | | |
| | 6.271.199 | | 95.010 | |

# ORGANIZAÇÃO E ATTRIBUIÇÕES

**Do pessoal da Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas**

## DIRECTORIAS GERAES

*De Contabilidade ;*

*De Industria ;*

*De Viação ;*

*De Obras Publicas.*

### DIRECTORIA GERAL DA CONTABILIDADE

*Duas secções*

1 Director geral ;

2 Chefes de secção ;

2 Primeiros officiaes ;

4 Segundos officiaes ;

3 Amanuenses ;

2 Praticantes ;

1 Porteiro ;

1 Ajudante de porteiro ;

2 Continuos ;

4 Correios.

### DIRECTORIA GERAL DA INDUSTRIA

*Duas secções*

1 Director geral ;

2 Chefes de secção ;

3 Primeiros officiaes ;

2 Segundos officiaes ;

3 Amanuenses ;

2 Praticantes ;

1 Continuo.

DIRECTORIA GERAL DA VIAÇÃO

*Duas secções*

1 Director geral ;

2 Chefes de secção ;

3 Primeiros officiaes ;

2 Segundos officiaes ;

3 Amanuenses ;

2 Praticantes ;

1 Continuo.

DIRECTORIA GERAL DAS OBRAS PUBLICAS

*Duas secções*

1 Director geral ;

2 Chefes de secção ;

2 Primeiros officiaes ;

2 Segundos officiaes ;

3 Amanuenses ;

3 Praticantes ;

1 Continuo.

## NEGOCIOS ESPECIAES A CADA DIRECTORIA GERAL

DIRECTORIA GERAL DA CONTABILIDADE

*1ª secção*

Registro e distribuição dos papeis.

Distribuição do relatorio annual do Ministerio.

Redacção da correspondencia relativa á posse de funccionarios publ[illegible]

[illegible]pendentes do Ministerio.

Redacção dos contractos, consulta sobre a sua interpretação e lavra primeira cópia dos contractos que tem de ser ministrada aos ntractantes.

Assentamento dos proprios nacionaes a cargo do Ministerio.

Expediente relativo ao monte-pio dos empregados do Ministerio.

Guarda do archivo e da bibliotheca da Secretaria.

*2ª secção*

Organização do orçamento geral do Ministerio.

Expedição das ordens de pagamento.

Abertura de creditos supplementares extraordinarios.

Fiscalisação e economia dos dinheiros da União.

Escripturação das despezas ordenadas.

Verificação das contas apresentadas pelas repartições dependentes Ministerio.

DIRECTORIA GERAL DA INDUSTRIA

*1ª secção*

Estabelecimentos e institutos agricolas e industriaes, escolas pra-ıs de agricultura, sociedades de acclimação e outras que se proponham melhoramento e progresso da lavoura.

Exposições agricolas e industriaes.

Jardins botanicos, acquisição e distribuição de plantas e sementes.

Introducção e melhoramento de raças de animaes e escolas de erinaria.

Os diversos ramos de industria e seu ensino profissional.

Caixas economicas, montes de soccorro particulares, sociedades nymas, bancos de credito real e quaesquer outras instituições de lito que tenham por fim favorecer a uma classe de productores ou a um o especial de industria.

Patentes de invenção, desenhos e modelos industriaes, marcas de ·ica e de commercio.

Conservação das florestas e execução dos regulamentos concernentes sca nos mares territoriaes.

*2ª secção*

Negocios concernentes ao commercio, salvo os da competencia dos Ministerios da Fazenda e Justiça.

Coreios terrestres e maritimos.

O que fôr attinente ás terras pertencentes á União.

Immigração e colonização.

Estatistica dos serviços da Directoria Geral.

DIRECTORIA GERAL DE VIAÇÃO

*1ª secção*

Estradas de ferro custeadas pela União.

Navegação subvencionada.

*2ª secção*

Concessão e fiscalisação de estradas de ferro pertencentes a emprezas particulares, quer sejam ou não auxiliadas pelos cofres publicos.

Estatistica dos serviços da Directoria Geral.

DIRECTORIA GERAL DE OBRAS PUBLICAS

*1ª secção*

Obras publicas geraes, exceptuadas as que se destinarem ao serviço especial dos outros ministerios.

Estradas e caminhos communs ou de rodagem.

Pontes e outras construcções civis.

Exploração e navegabilidade dos rios no que fôr da competencia do Governo Federal.

Canaes, cáes, docas e outras obras hydraulicas.

Abertura e desobstrucção e melhoramento dos portos e bahias.

Revisão dos trabalhos de fiscalisação das obras publicas affectas á Directoria Geral.

*2ª secção*

Telegraphos e telephonos.

Directoria Geral de Estatistica.

Providencias relativas ao systema de pesos e medidas.

Registro de titulos e outros diplomas scientificos.

Guarda, conservação e arrecadação dos instrumentos de engenharia.

---

Organizar e submetter à consideração do Ministro o Relatorio ınual do Ministerio, compete ao director geral ou empregado que o inistro designar.

---

As directorias geraes constituem repartições distinctas e independentes subordinadas directamente ao Ministro.

## Quadro do pessoal da Secretaria do Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas

| NOMES | DATA DA NOMEAÇÃO |
|---|---|
| *Directores Geraes* | |
| Bacharel Francisco Leopoldino de Gusmão Lobo | Director: decreto de 31 de Dezembro de 18... Director Geral da Contabilidade: 3 de Dezembro de 1892. |
| Joaquim Maria Machado de Assis | 1º official: decreto de 31 de Dezembro ... Chefe de secção: decreto de 7 de Dezembro 1876. Director: decreto de 30 de Março ... Director Geral da Viação 3 de Dezembro ... |
| Bacharel Thomaz Wallace da Gama Cochrane | Chefe de secção: decreto de 7 de Março ... Director: decreto de 22 de Novembro de 18... Director Geral da Industria: 3 de Dezembro de 1892. |
| Engenheiro Caetano Cesar de Campos | Chefe de secção: decreto de 24 de Outubro de 1... Director: decreto de 6 de Dezembro de 1... Director Geral das Obras Publicas: ... Dezembro de 1892. |
| *Chefes de secção* | |
| José Pinto Serqueira | Amanuense: portaria de 5 de Março de 18... cial: decreto de 31 de Dezembro de 18... cial: decreto de 7 de Dezembro de 187... de secção: decreto de 1 de Dezembro de 1... |
| Augusto Alberto Fernandes | Praticante: portaria de 1 de Dezembro ... Amanuense: portaria de 31 de Dezembro de ... 2º official: decreto de 16 de Janeiro ... official: decreto de 2 de Outubro de 18... de secção: decreto de 11 de Março de 18... |
| José Diniz Villas Bôas | 2º official: decreto de 31 de Dezembro de 18... official: decreto de 7 de Dezembro de 187... de secção: decreto de 21 de Fevereiro de 18... |
| José Joaquim de Negreiros Sayão Lobato | 2º official: decreto de 31 de Dezembro ... official: decreto de 16 de Janeiro de 18... secção: decreto de 1 de Setembro de 1892. |
| Virgilio Gomes da Silva Netto | Amanuense: portaria de 31 de Dezembro de 18... official: decreto de 7 de Dezembro de 187... cial: decreto de 11 de Março de 18... secção: decreto de 18 de Junho de 1892. |
| Arthur Azevedo | Addido desde principios de 1874. Amanuense: portaria de 20 de Março de 1875. 2º official: ... de 23 de Agosto de 1880. 1º official: ... de Dezembro de 1883. Chefe de secção: ... de 8 de Outubro de 1890. |
| Bacharel José Francisco Soares Filho | Amanuense. portaria de 4 de Janeiro de 18... official: decreto de 18 de Junho de 18... cial: decreto de 1 de Junho de 1890. Chefe de secção: decreto de 1 de Setembro de 1892. |
| Engenheiro Leandro Alfredo Ribeiro da Costa | Decreto de 17 de Março de 1890. |
| *1ºs Officiaes* | |
| Bacharel Camillo Liberalli | Amanuense: portaria de 5 de Março de 18... official: decreto de 31 de Dezembro de 18... official: decreto de 27 de Novembro de 18... |
| Francisco José dos Santos Rodrigues | Amanuense: Portaria de 5 de Março de 18... cial: decreto de 14 de Outubro de 1874. ... decreto de 1 de Dezembro de 1888. |
| José Chrispiniano Valdetaro | Addido desde 13 de Junho de 1870. Praticante: portaria de 1 de Dezembro de 1871. Amanuense: portaria de 20 de Março de 1875. 2º official: ... de 29 Novembro de 1879. 1º official: ... de 8 de Outubro de 1890 |
| Antonio Manoel Xavier Bittencourt | Amanuense: portaria de 31 de Dezembro ... official: decreto de 29 de Abril de 1882. ... decreto de 1 de Dezembro de 1888. |

| NOMES | DATA DA NOMEAÇÃO |
|---|---|
| acinthο Dias Cardoso | Praticante: portaria de 31 de Dezembro de 1873. Amanuense: portaria de 7 de Dezembro de 1876. 2º Official: decreto de 8 de Fevereiro de 1890. 1º Official: decreto de 31 de Dezembro de 1890. |
| Antonio José Caetano Junior | Addido desde 20 de Agosto de 1876. Amanuense: portaria de 3 de Março de 1877. 2º Official: decreto de 2 de Outubro de 1886. 1º Official: decreto de 1 de Setembro de 1892. |
| João José Fernandes da Silva Sobrinho | Addido desde 11 de Janeiro de 1883. Amanuense: portaria de 4 de Janeiro de 1889. 2º Official: decreto de 11 de Março de 1890. 1º Official: decreto de 1 Setembro de 1892. |
| Francisco Maria Pedreira Ferreira | Amanuense: portaria de 10 de Maio de 1881. 2º Official: decreto de 1 de Março de 1882. 1º Official: decreto de 18 de Junho de 1892. |
| Antonio Augusto de Araujo Lima | Amanuense: portaria de 27 de Dezembro de 1886. 2º Official: decreto de 8 de Outubro de 1892. 1º Official: decreto de 25 de Abril de 1891. |
| Francisco José Sayão de Calazans Rodrigues | Amanuense: portaria de 4 de Janeiro de 1889. 2º Official: decreto de 1 de Janeiro de 1890. 1º Official: decreto de 2 de Janeiro de 1891. |
| *2ºs Officiaes* | |
| Bacharel Augusto Moreira da Silva | Amanuense: portaria de 31 de Dezembro de 1873. 2º Official: decreto de 1 de Junho de 1890. |
| Joaquim Saturnino Duarte Silveira | Addido desde Março de 1871. Praticante: portaria de 3 de Março de 1887. Amanuense: portaria de 16 de Maio de 1882. 2º Official: decreto de 1 de Junho de 1890. |
| Raymundo Pereira e Souza | Addido desde 23 de Abril de 1875. Amanuense: portaria de 8 de Maio de 1878. 2º Official: decreto de 4 de Dezembro de 1889. |
| José Fernandes Ribeiro da Costa | Addido desde Março de 1883. Amanuense: portaria de 1 de Junho de 1890. 2º Official: decreto de 25 de Abril de 1891. |
| Francisco Manoel da Silva | Addido desde de 1884. Amanuense: portaria de 1 de Junho de 1890. 2º Official: decreto de 18 de Junho de 1892. |
| João Rodrigues Chaves Junior | Addido desde 6 de Junho de 1888. Amanuense: portaria de 9 de Abril de 1890. 2º Official: decreto de 1 de Junho de 1890. |
| Verissimo Ricardo Vieira | Amanuense: portaria de 28 de Junho de 1889. 2º Official: decreto de 1 de Setembro de 1892. |
| Emilio Fernandes da Rocha | Amanuense: portaria de 28 de Junho de 1889. 2º Official: decreto de 2 de Janeiro de 1891. |
| Alfredo Fernandes de Souza | Amanuense: portaria de 5 de Dezembro de 1889. 2º Official: decreto de 2 de Janeiro de 1891. |
| Bernardo Mariano de Oliveira | 2º Official: decreto de 1 de Junho de 1890. |
| *Amanuenses* | |
| José Pinto de Azeredo Coutinho | Addido desde 13 de Agosto de 1889. Praticante: portaria de 1 de Junho de 1890. Amanuense: portaria de 2 de Janeiro de 1891. |
| Luiz Gonçalves de Freitas | Addido desde 13 de Dezembro de 1889. Praticante: portaria de 1 de Junho de 1890. Amanuense: portaria de 1 de Setembro de 1892. |
| Thomaz Lobo Botelho | Praticante: portaria de 1 de Junho de 1890. Amanuense: portaria de 25 de Abril de 1890. |
| Alberto Nunes Pires | Portaria de 1 de Junho de 1890. |

| NOMES | DATA DA NOMEAÇÃO |
|---|---|
| Carlos José Farias da Costa . . . . . . . . | Extranumerario desde Fevereiro de 1890. Effe[illegible] portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Francisco de Carvalho. . . . . . . . . . | Portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Alfredo Ribeiro de Faria. . . . . . . . . | Idem. |
| Octaviano Augusto de Figueiredo . . . . . . | Idem. |
| Miguel da Costa de Oliveira Pinho . . . . . | Praticante: portaria de 1 de Junho de 1890. Amanuense: portaria de 2 de Janeiro de 1891. |
| Domingos Guaycurú de Sampaio Ferraz. . . . | Praticante: portaria de 1 de Junho de 1890. Amanuense: portaria de 2 de Janeiro de 1891. |
| Salustiano Antonio Sampaio Vianna . . . . . | Addido desde 12 de Dezembro de 1890. Pratica[illegible] portaria de 2 de Janeiro de 1891. Amanuen[illegible] portaria de 25 de Junho de 1892 |
| Arthur Leal Nabuco de Araujo . . . . . . | Praticante: portaria de 2 de Janeiro de [illegible] Amanuense: Portaria de 1 de Setembro de [illegible] |
| *Praticantes* | |
| Elpidio de Azambuja Oliva Maya . . . . . . | Addido desde 11 de Agosto de 1889. Pratica[illegible] portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Manoel Joaquim Gonçalves . . . . . . . . | Addido desde 22 de Agosto de 1889. Praticante: portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Manoel Joaquim Pereira Pinto Sayão . . . . | Addido desde 29 de Agosto de 1890. Pratica[illegible] Portaria de 10 de Dezembro de 1890. |
| Joaquim Emigdio de Cerqueira e Silva . . . . | Portaria de 1 de Junho de 1890. |
| José Ricardo de Moura . . . . . . . . . | Portaria de 20 de Abril de 1891. |
| Carlos Brandão . . . . . . . . . . . . . | Portaria de 1 de Setembro de 1892. |
| Antonio Baptista de Menezes. . . . . . . . | Idem. |
| Francisco Manços Leal Vallim. . . . . . . | Idem. |
| *Porteiro* | |
| José Alves da Silva. . . . . . . . . . . | Correio: portaria de 7 de Outubro de 1870. A[illegible]dante de Porteiro: Portaria de 25 de Ma[illegible] 1888. Porteiro: Portaria de 22 de Janeiro [illegible] 1891. |
| *Ajudante do Porteiro* | |
| Salustiano Alves Coelho . . . . . . . . . | Continuo: portaria de 11 de Agosto de 1881. A[illegible]dante do Porteiro: portaria de 22 de Ja[illegible] de 1891. |
| *Continuos* | |
| João de Pinho . . . . . . . . . . . . . | Portaria de 7 de Março de 1888. |
| Manoel Joaquim de Carvalho . . . . . . . | Portaria de 5 de Abril de 1889. |
| João Fernandes Mendes do Couto. . . . . . | Portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Rosalino Marques Baptista de Leão . . . . . | Idem. |
| Luiz Antonio de Oliveira. . . . . . . . . | Portaria de 22 de Janeiro de 1891. |
| *Correios* | |
| Francisco Coelho de Carvalho . . . . . . . | Portaria de 6 de Agosto de 1856. |
| Gregorio Alves Coelho. . . . . . . . . . | Portaria de 15 de Julho de 1857. |
| Julio Gross . . . . . . . . . . . . . . | Portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Joaquim Gomes da Silva. . . . . . . . . . | Portaria de 19 de Abril de 1892. |

**Pessoal da extincta Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas addido á Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas na fórma do art. 77 do Regulamento approvado pelo Decreto n. 1142 de 22 de Novembro de 1892.**

| NOMES | TEMPO DE SERVIÇO |
|---|---|
| *Director:* | |
| Jeronymo Herculano de Calazans Rodrigues...... | 2º official: dec. de 5 de Março de 1861 — 1º official: dec. de 31 de Dezembro de 1873—Chefe de secção: dec. de 20 de Março de 1873 — Director: dec. de 30 de Setembro de 1890. |
| *Chefes de secção:* | |
| Rubem Julio Tavares........................... | Amanuense: port. de 10 de Maio de 1881—2º official: dec. de 21 de Fevereiro de 1885—Chefe de secção: dec. de 2 de Dezembro de 1880. |
| Engenheiro Antonio Joaquim da Costa Couto..... | Decreto de 1 de Junho de 1890. |
| Bacharel Luiz Corrêa de Queiroz e Barros Junior. | Decreto de 25 de Abril de 1891. |
| *Segundos officiaes:* | |
| João Fernandes Moreira Magro.................. | Amanuense: port. de 31 de Dezembro de 1873 — 2º official: dec. de 11 de Março de 1890. |
| Aurelio Manoel Fernandes...................... | Praticante: port. de 18 de Junho de 1890—Amanuense: port. de 21 de Novembro de 1890—2º official. dec. de 1 de Setembro de 1892. |
| *Amanuenses:* | |
| Artidoro Augusto Xavier Pinheiro.............. | Portaria de 3 de Dezembro de 1890. |
| Epiphanio de Oliveira Santos.................. | Idem de 1 de Setembro de 1892. |
| *Praticantes:* | |
| Marcilio Chaves Barcellos..................... | Portaria de 1 de Junho de 1890. |
| Antonio Lourenço Pacheco...................... | Idem de 2 de Janeiro de 1891. |
| Antonio Paulo Vieira da Rocha................. | Idem de 1 de Junho de 1890. |

MINISTERIO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

# ANNEXOS AO RELATORIO

APRESENTADO

AO

VICE-PRESIDENTE DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

PELO

GENERAL DE BRIGADA

*Dr. Bibiano Sergio Macedo da Fontoura Costallat*

MINISTRO DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

EM

MAIO DE 1894

6º DA REPUBLICA

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1895

3116 — 95

# SEGUNDA PARTE

# INDICE

# RELATORIO

APRESENTADO

# AO SR. MINISTRO DA INDUSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

PELO ENGENHEIRO

*João Chrockatt de Sá Pereira de Castro*

INSPECTOR GERAL DE ESTRADAS DE FERRO

RELATIVO AO

ANNO DE 1893

# CONSIDERAÇÕES GERAES

---

Salvo no 2º semestre, em que as difficuldades de communicação arretaram natural perturbação no serviço a cargo desta Inspectoria, rreu elle regularmente no anno de 1893.

A principio mal interpretadas, as novas instrucções para tomada contas, foram ellas impugnadas por diversas companhias com sède estrangeiro, hesitando algumas em recolher os saldos ao Thesouro ederal, allegando que o pagamento de despezas de administração na iropa era demorado.

Essas hesitações, felizmente, desappareceram, tendo todas entrado no gimen, sendo a ultima a Central da Bahia.

Afim de corrigir, quanto possivel, faltas, lacunas, que a experiencia ostrou existir, propoz esta Inspectoria, em officio n. 72, de 20 de janeiro 1894, medidas que julgou opportunas e quiçá urgentes.

Consistem essas medidas:

1.ª Em ser fixada, uma vez por todas, a despeza de administração na iropa e fazel-as lançar na conta de custeio no Brazil.

Por esse modo ficará melhor regularisado o serviço de tomada de ntas.

2.ª A determinação clara e precisa da despeza de custeio e da que é ra nova.

Esta Inspectoria procurou demonstrar que a esse respeito havia grave cuna, resolvendo-se as questões um pouco arbitrariamente, segundo as iniões individuaes dos engenheiros fiscaes, ou da Inspectoria, ou do overno.

3.ª Regularisação dos pagamentos ás estradas de ferro, das despezas transportes em serviço do Governo.

Esses pagamentos são em geral demorados e muitas vezes cahem em ercicios findos.

Ora, sendo pelas instrucções de 17 de dezembro de 1892 obrigadas as companhias a recolher os saldos, torna-se indispensavel que ellas tenham sido embolsadas das importancias dos fretes.

Em Aviso n. 44, de 7 de março de 1894, tendo o Governo reconhecido a justiça e opportunidade das considerações feitas pela Inspectoria Geral, autorisou-a a organisar um projecto sobre os diversos pontos indicados.

Brevemente esse projecto será sujeito ao exame do Governo.

## PESSOAL

Os quadros annexos do pessoal existente em 31 de dezembro de 1892 e em 31 de dezembro de 1893 mostram as alterações provenientes de exonerações, remoções, promoções e fallecimentos.

## EXPEDIENTE

Fez-se com toda a regularidade o serviço do expediente desta Inspectoria.

Foram, durante o anno, expedidos:

| | |
|---|---|
| Officios ao ministro | 857 |
| » aos engenheiros fiscaes | 435 |
| » a diversos | 153 |
| Circulares | 15 |
| Telegrammas | 490 |

Foram recebidos:

| | |
|---|---|
| Avisos e officios da Secretaria | 489 |
| Officios de engenheiros fiscaes | 1.253 |
| » de diversos | 135 |
| Telegrammas | 428 |
| Requerimentos | 365 |
| Papeis diversos | 38 |

## TOMADA DE CONTAS

As instrucções approvadas em 17 de dezembro de 1892 soffreram em 1893 ligeiras alterações.

O art. 8° foi alterado pelo seguinte:

« A acta de tomada de contas com o balanço do semestre, os quadros estatisticos exigidos pelo regulamento e um inventario [illegible]

s documentos de despeza, depois de serem estes numerados e rubricados lo engenheiro fiscal, serão remettidos ao inspector geral.

« Todos os documentos acima, com excepção dos quadros estatisticos, rão em duas vias. »

Como ficou dito, todas as Companhias entraram no regimen novo, ndo desapparecido as hesitações provenientes de má interpretação.

## TARIFAS

Além das estradas de ferro Leopoldina e do Recife ao Limoeiro, enas foi durante o anno concedida á Tram-road de Nazareth a adopção ı tarifa movel, proposta por esta Inspectoria.

Pendem de solução pedidos de diversas companhias.

As vantagens da adopção deste regimen, o unico racional e justo, videncia-se dos resultados da exploração das duas estradas de ɜrro subvencionadas, unicas que tiveram permissão para pol-o em xecução.

A renda da Estrada de Ferro Limoeiro foi no anno de 1893 de .325:703$170 contra 959:136$950, sendo o saldo relativo á linha garan-da de 414:489$689 contra 182:281$300 em 1892.

O capital garantido é de 5.000:000$ e a taxa de 7 %, sendo a ɜsponsabilidade total de 350:000$000.

Na Tram-road de Nazareth foi a receita de 302:133$560 contra 09:915$390 em 1892 e o saldo de 138:457$433 contra 22:777$241 n 1892.

O capital garantido é de 1.890:000$ e a taxa de 6 %; a responsa-ilidade é de 113:400$000.

Vê-se que nas duas unicas estradas subvencionadas, em que foi pplicada a tarifa movel, a responsabilidade do Governo foi mais atte-uada na que tem garantia em ouro, desapparecendo na que tem garantia n papel.

Deve ainda esta Inspectoria salientar que a Companhia Tram-road de azareth apenas obteve autorisação para applicação em 12 de agosto ɜ 1893.

E' incontestavel que começaria a reembolsar o Governo da garantia ıga, si houvesse adoptado a tarifa movel durante todo o exercicio.

Julga esta Inspectoria urgente a adopção geral da medida, afim de ser tenuada a responsabilidade que pesa sobre a União.

## SECÇÃO GRAPHICA

Além dos trabalhos correntes (cópias de plantas, etc., que devem fic[illegible] no archivo ou exigidas pelo Ministerio) continuou-se a trabalhar na grand[illegible] Carta Geographica dos Estados Unidos do Brazil.

Acha-se quasi concluida.

Será conveniente e mesmo urgente a sua impressão, visto não possu[illegible] o Brazil uma carta correcta, sendo a de 1883, modificada e reimpressa e[illegible] 1892, muito imperfeita e mesmo em escala muito pequena (1:5.000.00[illegible] A novamente organisada por esta Inspectoria é na escala de 1=1.855.1[illegible]

A despeza a fazer-se com a impressão desta carta será de 80:000$000.

Poderia essa despeza ser distribuida por dous exercicios.

Julga esta Inspectoria indispensavel e urgente essa publicação.

Ao passo que todos os Governos das Republicas Americanas fazem intelligente propaganda, espalhando com profusão mappas excellentes e estudos detalhados sobre a agricultura e industria, o Brazil, é força reconhecer, mantem-se no mais profundo isolamento, sendo tão desconhecido quasi como o interior africano.

Vai ser iniciada a organisação da carta-archivo das estradas de ferro na escala de 1:200.000, onde o relevo do terreno será representado por curvas de nivel de 25 em 25 metros.

Será representada em 60 folhas de 1m,668 × 1m,112, contendo unicamente territorio brazileiro, abrangendo cada folha 2° de latitude e 3° de longitude.

---

Passo a tratar de cada uma das estradas de ferro sob a inspecção desta Repartição, observando que os dados indicados de receita e despeza são os apresentados pelas companhias e não os resultados das liquidações definitivas, ainda não realizadas.

No fim do anno de 1893, como vereis do quadro annexo, era esse estado das estradas de ferro em trafego, construcção, estudadas e por estudar.

Linhas subvencionadas :

| | k | k |
|---|---|---|
| Extensão em trafego . . . . . . . . . . . | 2.962.533 | |
| » » construcção . . . . . . . . . . | 3.720.169 | |
| » » estudos. . . . . . . . . . . . | 5.522.009 | |
| » por estudar . . . . . . . . . . . | 5.810.480 | 18.015.19[illegible] |

Linhas não subvencionadas:

| | | |
|---|---|---|
| ttensão em trafego . . . . . . . . . . . | k 1.481.585 | |
| » » construcção . . . . . . . . . | 517.057 | |
| » » estudos . . . . . . . . . . | 1.123.820 | |
| » por estudar. . . . . . . . . . . | 4.068.650 | k 7.191.112 |
| Total geral . . . . . . . . . . . . . | | k 25.206.303 |

Comparando estes algarismos com os do anno anterior, vemos que as *linhas subvencionadas* a extensão em trafego augmentou apenas de 2k.000 pela inauguração de trecho no prolongamento da Estrada de erro do Paraná (a pequena differença que se nota de 0m.577 é devida rectificações feitas pelos engenheiros fiscaes); a extensão em construcção u com estudos approvados soffreu diminuição pela caducidade das linhas e Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo, Rio Bonito a Cabo Frio, prolonga-iento da Quaraim a Itaqui a Santo Angelo, pela passagem a trafego de recho da Paraná citado, tendo demais augmentado nas linhas de Barra Iansa a Catalão, Araxá a Peçanha e Jaguara a Catalão, além de pequenas ectificações feitas; a extensão em estudos ou estudada tambem diminuiu ela caducidade das linhas de Maceió a Leopoldina e Torres a Porto .legre e passagem á columna anterior de trechos na Araxá a Peçanha, arra Mansa a Catalão e Jaguara a Catalão, tendo soffrido pequeno ugmento em rectificações; a extensão por estudar diminuiu enormemente ela caducidade da linha de Catalão a Matto Grosso, tendo soffrido tambem equenas rectificações.

Nas linhas não subvencionadas, a extensão em trafego diminuiu n consequencia de rectificações; a extensão em construcção ou m estudos approvados soffreu alteração pelos estudos approvados e nstrucção das estradas de ferro Commercio a S. Francisco Xavier, esaca a Santos, prolongamento da Sorocabana a Santos; a extensão em tudos ou estudada diminuiu por passagem á columna anterior de trechos a Estrada de Ferro Resaca a Santos e prolongamento a Santos da Sorocabana, e pela caducidade da Estrada de Ferro da Tijuca, tendo tido de tro lado augmento de trechos da Estrada de Ferro do Commercio a . Francisco Xavier; a extensão por estudar tambem diminuiu pela ducidade da linha de Ponta Grossa a Corumbá e por passagem á lumna anterior de trechos das linhas do Commercio a S. Francisco avier.

As differenças entre o anno de 1893 e o de 1892 constam do quadro guinte:

## Linhas subvencionadas

| ANNOS | EXTENSÕES | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | EM TRAFEGO | EM CONSTRUCÇÃO | EM ESTUDOS | POR ESTUDAR | TOTAL |
| 1892. . . . . . . . . . | k<br>2.940.000 | k<br>3.778.050 | k<br>6.313.535 | k<br>7.332.670 | k<br>20.394.[illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . | 2.962.533 | 3.720.169 | 5.522.009 | 5.810.480 | 18.015.[illegible] |
| Differença para mais em 1893. | k<br>22.533 | | | | |
| Differença para menos » » | . . . . . | k<br>57.881 | k<br>821.526 | k<br>1.522.190 | k<br>2.379.[illegible] |

## Linhas não subvencionadas

| ANNOS | EXTENSÕES | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | EM TRAFEGO | EM CONSTRUCÇÃO | EM ESTUDOS | POR ESTUDAR | TOTAL |
| 1892. . . . . . . . . . | k<br>1.566,707 | k<br>361.807 | k<br>1.156.700 | k<br>5.507,418 | k<br>8.595.[illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . | 1,481,585 | 517.037 | 1.123.820 | 4.068.650 | 7.191.[illegible] |
| Differença para mais em 1893. | . . . . . . | k<br>152.250 | . . . . . . | | |
| Differença para menos . . | k<br>85.122 | . . . . . | k<br>32.880 | k<br>1.438.768 | k<br>1.404.[illegible] |

Ao todo:

Extensão total das linhas:

| | k |
|---|---|
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . . . | 28.989.887 |
| » 1893 . . . . . . . . . . . . . . | 25.206.303 |
| Differença para menos em 1893 . . . . . . | k<br>3.783.584 |

**Relação das linhas que caducaram em 1893**

Maceió a Leopoldina.
Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo.
Rio Bonito a Cabo Frio.
Catalão a Matto Grosso.
Torres a Porto Alegre.
Quarahim a Itaqui (prolongamento).
Ponta Grossa a Corumbá.

Inspectoria Geral de Estradas de Ferro, 12 de abril de 1894.— Inspector Geral, *Chrockatt de Sá*.

## Inspectoria Geral de Estradas de Ferro — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1892

| NUMEROS | NOMES | CLASSES | ESTRADAS DE FERRO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| | **Secretaria** | | | |
| 1 | João Chrockatt de Sá Pereira de Castro . . . . . . | Inspector geral. | | |
| 2 | Alfredo Americo de Souza Rangel . . . . . . . | Ajudante-secretario. | | |
| 3 | Eduardo Macedo de Azambuja . . . . . . . . | Engenheiro fiscal de 4ª classe. . | . . . . . . . . . . . | Addido por aviso n. 202 de 19 de dezembro de 1892. |
| 4 | Americo Valentim de Figueiró. | Escripturario Archivista. | | |
| 5 | Carlos Fernandes Ribeiro da Costa . . . . . . . . | Escripturario. | | |
| 6 | Manoel Francisco Firmino de Castro Lima . . . . . | » | | |
| 7 | Adolpho Felippe Barbosa de Oliveira . . . . . . . | » | | |
| 8 | Thomaz Espiuca. . . . . | » | | |
| 9 | João Gurgel do Amaral Valente . . . . . . . . | » | | |
| | **Secção de estatistica** | | | |
| 10 | Henrique de Oliveira Amaral. | Chefe. | | |
| 11 | João Pedro Carvalho de Moraes . . . . . . . . . | Auxiliar. | | |
| 12 | Epiphanio José dos Reis . . | Escripturario. | | |
| 13 | Luiz Mariano de Amorim Carrão . . . . . . . | » | | |
| | **Secção graphica** | | | |
| 14 | Laurianno José Martins Penha. | Chefe. | | |
| 15 | Julio Gomes da Silva Netto . | Desenhista. | | |
| 16 | José Ribeiro da Fonseca Silvares . . . . . . . . | » | | |
| 17 | José Luiz Martins Penha. . | » | | |
| | **Portaria** | | | |
| 18 | Manoel Joaquim Ferreira . . | Porteiro. | | |
| 19 | Alfredo da Silva Barranha. . | Continuo. | | |
| | **Engenheiros fiscaes** | | | |
| . | . . . . . . . . . . . . | . . . . . . | Alcobaça á Praia da Rainha. | Vago. |
| 20 | Ricardo Henrique Ferreira do Valle . . . . . . . . | 3ª . . . . . | Caxias a S. José de Cajazeiras.<br>Caxias ao Araguaya. | |
| 21 | José Antonio da Silva Maia . | 3ª. . . . . . | Petrolina ao Piauhy. | |
| 22 | Luiz Francisco Junqueira Ayres de Almeida. . . . . | 2ª . . . . . | Natal a Nova Cruz.<br>Ceará-Mirim. | |
| 23 | Felippe de Faria Figueirôa . | 2ª. . . . . . | Conde d'Eu. | |
| 24 | Paulo José de Oliveira . . . | 1ª. . . . . . | Recife ao S. Francisco. . . | Addido por aviso de 19 de dezembro de 1892. |
| 25 | Manoel Martins Fiuza . . . | 2ª. . . . . . | Recife ao Limoeiro. | |
| 26 | Joaquim Dias da Cunha. . . | 3ª . . . . . | Tamandaré á Barra.<br>Ribeirão ao Bonito.<br>Nazareth ao Crato. | |
| 27 | Claudio Livio dos Reis. . . | 2ª . . . . . | Alagôas Railway.<br>Central Alagoana.<br>Maceió a Leopoldina. | |
| 28 | Pedro Pereira de Andrade. . | 3ª. . . . . . | Aracajú a Simão Dias. | |
| 29 | Affonso Glicerio da Cunha Maciel. . . . . . . . | 1ª . . . . . | Bahia ao S. Francisco.<br>Ramal do Timbó.<br>Tram road de Nazareth. | |

| NUMEROS | NOMES | CLASSES | ESTRADAS DE FERRO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 30 | Antonio Luiz Freire de Carvalho . . . . . . . . | 3a. . . . . . . | Central da Bahia. | |
| 31 | Joaquim da Costa Chaves Faria . . . . . . . . . | 1a. . . . . . | Victoria a Peçanha.<br>Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo. | |
| 32 | Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas, fiscal . . | 1a. . . . . . | Cantagallo. . . . . | Rêde ferrea da C. Leopoldina. (32 a 37) |
| 33 | Eduardo Claudio da Silva, ajudante . . . . . . . | 2a. . . . . . | Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. . . . . | |
| 34 | Norberto Alves Nogueira da Silva, ajudante. . . . . | 3a. . . . . . | Barão de Araruama .<br>Central de Macahé. . | |
| 35 | Ignacio Gomes dos Santos, ajudante . . . . . . . | 2a. . . . . . | Cantagallo . . . . | |
| 36 | João Soter Thompson Veigas, ajudante . . . . . . . | 2a. . . . . . | Leopoldina . . . . | |
| 37 | Octavio Fernandes Torres, ajudante . . . . . . . | 3a. . . . . . | Rio Bonito a Macahé.<br>Rio Bonito a Cabo Frio . . . . . . | |
| 38 | João Francisco dos Santos Queima . . . . . . . | 1a. . . . . . | Grão-Pará. . . . . . . | Addido por aviso n. 202 de 19 de dezembro de 1892 |
| 39 | Alvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, fiscal . . . | 1a. . . . . . | Norte. | |
| 40 | Francisco Baptista do Nascimento, ajudante . . . . | 3a. . . . . . | Guaratiba.<br>Metropolitana. | |
| 41 | João Fernandes da Silva. . | 3a. . . . . . | Tijuca.<br>Corcovado. | |
| 42 | Genesio de Souza Campos Barros. . . . . . . . | 2a. . . . . . | Botafogo a Angra dos Reis.<br>Estrada Elevada. | |
| 43 | Joaquim Francisco Leal . . | 2a. . . . . . | Commercio a S. Francisco Xavier.<br>Paraty a Iguapa.<br>Cruzeiro a Santa Cruz. | |
| 44 | João Maria de Almeida Portugal Junior, fiscal . . . | 1a. . . . . . | Barra Mansa a Catalão. | |
| 45 | Manoel Ignacio Gomes Valladão Junior, ajudante . . | 2a. . . . . . | Ouro Preto a Peçanha. | |
| 46 | Hygino Soares de Oliveira Alvim . . . . . . . . | 2a. . . . . . | Minas e Rio.<br>Muzambinho. | |
| 47 | José Borges Monteiro . . . | 3a. . . . . . | Araxá a Peçanha. | |
| 48 | Pedro de Figueiredo Rocha. | 2a. . . . . . | Uberaba a Coxim. | |
| 49 | Francisco Carlos da Costa Real . . . . . . . . | 2a. . . . . . | Catalão a Palmas. | |
| 50 | João Borges Ferraz. . . . | 1a. . . . . . | Santos a Jundiahy.<br>Paulista (prolongamento a Santos).<br>Sul Paulista (Itú a Iguape). | |
| 51 | Andréa Schmidt . . . . . | 3a. . . . . . | Rio Claro . . . . . . . | Addido por aviso n. 204 de 27 de dezembro de 1892 |
| 52 | Antonio Gomes dos Santos Lopes. . . . . . . . . | 2a. . . . . . | Sorocabana . . . . . . | Addido por aviso n. 201 de 27 de dezembro de 1892. |
| 53 | Januario Candido de Oliveira. | 2a. . . . . . | Taubaté a Ubatuba.<br>Taubaté ao Amparo. | |
| 54 | Constante Affonso Coelho. . | 2a. . . . . . | Mogyana — Resaca a Santos. | |
| 55 | Arthur Pio Deschamps Montmorency . . . . . . . | 1a. . . . . . | Mogyana. Ribeirão Preto a Jaguara.<br>Ramal de Caldas. | |
| 56 | Joaquim Mariano de Amorim Carrão . . . . . . . | 2a. . . . . . | Mogyana — Jaguara a Catalão. | |
| 57 | Olegario Herculano da Silveira Pinto . . . . . . | 2a. . . . . . | Paraná. | |

| | NOMES | CLASSES | ESTRADAS DE FERRO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| 8 | Brazilio Campos. . . . . | 3a. . . . . . | Itararé ao Uruguay. | |
| 9 | Ildefonso Simões Lopes . . | 3a. . . . . . | Cruz Alta ao Uruguay. | |
| 0 | Sylvio Ferreira Rangel. . . | 3a. . . . . | Thereza Christina.<br>Estreito ao Chopun. | |
| 1 | Diogo Alves Ferraz, fiscal. | 1a. . . . . | Rio Grande a Bagé. | |
| 2 | Gaspar Nunes Ribeiro, ajudante . . . . . . . . | 2a. . . . . | Pelotas a S. Lourenço.<br>Porto Alegre a Lages. | |
| 3 | José Gonçalves Chavés. . . | 2a. . . . . | Torres a Porto Alegre.<br>Minas de S. Jeronymo. | |
| | Tito da Silva Paranhos. . . | 3a. . . . . . | Quarahim a Itaqui. | |
| 5 | Henrique Fernandes Pinheiro. | 3a. . . . . . | Santa Maria a Cruz Alta. | |

Por avisos ns. 24 e 27, de 21 e 23 de fevereiro e 126, de 12 de agosto de 1893, foram addidos os seguintes engenheiros fiscaes, que haviam ficado em disponibilidade por occasião da reforma desta repartição:

Luiz José da Silva, como fiscal de 2ª classe sendo considerado effectivo por aviso n. 37 de 6 de março.

Affonso Pires de Carvalho Albuquerque, como fiscal de 2ª classe, sendo considerado effectivo por aviso n. 37 de 6 de março.

Adolpho Lopes, como fiscal de 3ª classe.

João de Freitas Castro, como fiscal de 3ª classe.

José Horacio Dias de Faria, como fiscal de 4ª classe.

Por aviso n. 24 de 21 de fevereiro foi addido como fiscal de 2ª classe o engenheiro Francisco da Silveira Lobo, sendo por portaria de 21 de outubro considerado effectivo.

Por portaria de 21 de fevereiro, foi addido o engenheiro Jorge Radmaker ex-chefe do trafego da Estrada de Ferro Central do Brazil, com os vencimentos de engenheiro fiscal de 2ª classe, sendo mais tarde reintegrado naquelle cargo.

Por officio n. 17 de 10 de fevereiro, da Directoria de Viação, foi por ordem do Sr. ministro, mandado o engenheiro Adolpho Costa da Cunha Lima, que havia ficado em disponibilidade em virtude da reforma desta repartição, reassumir o exercicio do cargo de fiscal de 3ª classe junto á Estrada de Ferro Conde d'Eu, sendo por aviso n. 37 de 6 de março considerado effectivo e mais tarde removido para os Portos Maritimos.

Por aviso n. 29 de 27 de fevereiro foram postos á disposição da Prefeitura Municipal o engenheiro ajudante-secretario, Alfredo Americo de Souza Rangel e o desenhista da secção graphica José Ribeiro da Fonseca Silvares, afim de servirem na Carta Cadastral do Districto Federal.

Foi exonerado a pedido o engenheiro fiscal de 2ª classe Genesio de Souza Campos Barros.

Falleceram os engenheiros João Soter Thompson Viegas, fiscal de 2ª classe e Norberto Alves Nogueira da Silva, fiscal de 2ª classe.

# Inspectoria Geral de estradas de ferro — Quadro do pessoal em 31 de dezembro de 1893

| NOMES | CLASSES | ESTRADAS DE FERRO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|
| **Secretaria** | | | |
| João Chrockatt de Sá Pereira de Castro. . . . . . . | Inspector geral. | | |
| Alfredo Americo de Souza Rangel. . . . . . . . | Ajudante secretario. . . . . | . . . . . . . . . . | Servindo na Carta Cadastral do Districto Federal por Aviso n. 29 de 27 de fevereiro de 1893. |
| Olegario Herculano da Silveira Pinto.. . . . . . . | Engenheiro fiscal de 2ª classe . . . . . | . . . . . . . . . . | Da Estrada de Ferro do Paraná servindo de secretario, interinamente |
| Francisco da Silveira Lobo.. | Engenheiro fiscal de 2ª classe. | | |
| Eduardo Macedo de Azambuja. . . . . . . . . | Engenheiro fiscal de 4ª classe . . . . . | . . . . . . . . . . . | Addido por Aviso n. 202 de 13 de dezembro de 1892. |
| Americo Valentim de Figueiró. | Escripturario archivista. | | |
| Carlos Fernandes Ribeiro da Costa . . . . . . . . . | Escripturario. | | |
| Manoel Francisco Firmino de Castro Lima. . . . . . | » | | |
| Adolpho Felippe Barbosa de Oliveira. . . . . . . . | » | | |
| Thomaz Espiuca . . . . . . | » | | |
| João Gurgel do Amaral Valente. . . . . . . . . | » | | |
| **Secção de Estatistica** | | | |
| Henrique de Oliveira Amaral. | Chefe. | | |
| João Pedro Carvalho de Moraes. . . . . . . . . | Auxiliar. | | |
| Epiphanio José dos Reis. . | Escripturario. | | |
| Luiz Mariano de Amorim Carrão. . . . . . . . | » | | |
| **Secção Graphica** | | | |
| Lauriano José Martins Penha.. | Chefe. | | |
| Julio Gomes da Silva Netto.. | Desenhista. | | |
| José Ribeiro da Fonseca Silvares . . . . . . . . | » . . . | . . . . . . . . . . . | Servindo na Carta Cadastral do Districto Federal por Aviso n. 29 de 27 de fevereiro de 1893. |
| José Luiz Martins Penha . . | » | | |
| **Portaria** | | | |
| Manoel Joaquim Ferreira.. | Porteiro. | | |
| Alfredo da Silva Barranha. . | Continuo. | | |

| NUMEROS | NOMES | CLASSES | ESTRADAS DE FERRO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|
| | **Engenheiros Fiscaes** | | | |
| | .......... | ...... | Alcobaça á Praia da Rainha. | |
| 22 | Ricardo Henrique Ferreira do Valle....... | 3ª...... | Caxias a S. José de Cajazeiras. Caxias ao Araguaya. | |
| | .......... | ...... | Petrolina ao Piauhy. . . . | Vago. |
| 23 | Luiz Francisco Junqueira Ayres de Almeida. . . . . | 2ª...... | Natal a Nova Cruz. Ceará-mirim. | |
| 24 | Sylvio Ferreira Rangel. . | 3ª...... | Conde d'Eu. | |
| 25 | Felippe Figueirôa Faria. . | 2ª...... | Recife ao S. Francisco. | |
| 26 | Luiz José da Silva. . . | 2ª...... | Recife ao Limoeiro. | |
| 27 | Paulo José de Oliveira. . | 1ª...... | Tamandaré a Barra. . . . | Addido por Ac... 19 de dezembr... 1892. |
| 28 | Manoel Martins Fiuza. . . | 2ª...... | Ribeirão ao Bonito. Nazareth ao Crato. | |
| 29 | Claudio Livio dos Reis. . . | 2ª...... | Alagôas Railway. Central Alagoana. | |
| 30 | Pedro Pereira de Andrade. . | 3ª...... | Aracajú a Simão Dias. | |
| 31 | Affonso Pires de Carvalho Albuquerque. . . . . . . | 2ª...... | Bahia ao S. Francisco. Ramal do Timbó. | |
| 32 | Affonso Glycerio da Cunha Maciel. . . . . . . . | 1ª...... | *Tram road* de Nazareth. | |
| 33 | Antonio Luiz Freire de Carvalho, fiscal. . . . . . | 3ª...... | Central da Bahia. | |
| 34 | Adolpho Lopes, ajudante. . | 3ª...... | | Addido por Av... n. 27 de 23 de fe... vereiro de 18... |
| 35 | Joaquim da Costa Chaves Faria. . . . . . . . . | 1ª...... | Victoria a Peçanha. (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 36 | Alfredo José Nabuco de Araujo Freitas, fiscal. . . | 1ª...... | Carangola. . . . . (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 37 | Eduardo Claudio da Silva, ajudante. . . . . . . | 2ª...... | Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. . . . . . (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 38 | Octavio Fernandes Torres, ajudante. . . . . . . | 3ª...... | Barão de Araruama. (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 39 | Tito da Silva Paranhos, ajudante. . . . . . . . | 3ª...... | Central de Macahé. Rio Bonito a Macahé. (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 40 | José Antonio da Silva Maia. | 3ª...... | Lepoldina. . . . . (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 41 | Ignacio Gomes dos Santos. . | 2ª...... | Cantagallo. . . . . (Rêde ferrea da Companhia Leopoldina) | |
| 42 | José Francisco dos Santos Queima. . . . . . . . | 1ª...... | Grão-Pará. . . . . . . | Addido por Av... n. 202 de 1 de dezembro de 18... Licenciado. |
| 43 | Gaspar Nunes Ribeiro. . . | 2ª...... | | Servindo interinamente. |
| 44 | Alvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, fiscal. . . . . | 1ª...... | Norte. Guaratiba. Metropolitana. | |
| 45 | Francisco Baptista do Nascimento, ajudante. . . . | 3ª...... | Botafogo á Angra dos Reis. Estrada Elevada. | |
| 46 | João Fernandes da Silva. . | 3ª...... | Tijuca. Corcovado. | |
| 47 | Joaquim Francisco Leal. . | 2ª...... | Commercio a S. Francisco Xavier. Paraty a Iguape. Cruzeiro a Santa Cruz. | |
| 48 | João Maria de Almeida Portugal Junior, fiscal. . . . | 1ª...... | Barra Mansa a Catalão. | |
| 49 | Manoel Ignacio Gomes Valladão Junior, ajudante. . | 2ª...... | Ouro Preto a Peçanha. | |
| 50 | Hygino Soares de Oliveira Alvim. . . . . . . . | 2ª...... | Minas e Rio. Muzambinho. | |

| NOMES | CLASSES | ESTRADAS DE FERRO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|
| Pedro de Figueiredo da Rocha | 2a. . . . . . | Araxá : o Peçanha.<br>Uberaba a Coxim. | |
| Francisco Carlos da Costa Real . . . . . . . . | 2a. . . . . . | Catalão a Palmas. | |
| João Borges Ferraz. . . . | 1a. . . . . . | Santos a Jundiahy.<br>Paulista ( Prolongamento a Santos).<br>Sul Paulista. (Itu a Iguape). | |
| Andréa Schmidt . . . . . | 3a. . . . . . | Rio Claro . . . . . . . | Addido por Aviso n. 205 de 28 de dezembro de 1893. |
| Antonio Gomes dos Santos Lopes. . . . . . . . | 2a. . . . . . | Sorocabana. . . . . . . | Addido por Aviso n. 204 de 28 de dezembro de 1893 |
| Januario Candido de Oliveira. | 2a. . . . . . | Taubaté a Ubatuba.<br>Taubaté ao Amparo. | |
| Constante Affonso Coelho. . | 2a. . . . . . | Mogyana (Resaca a Santos. | |
| Arthur Pio Deschamps Montmorency. . . . . . . | 1a. . . . . . | Mogyana. Ribeirão P. a Jaguara.<br>Ramal de Caldas. | |
| Joaquim Mariano de Amorim Carrão. . . . . . . . | 2a. . . . . . | Mogyana. (Jaguara a Catalão) | |
| José Borges Monteiro. . . | 3a. . . . . . | Paraná. | |
| Brazilio Campos. . . . . | 3a. . . . . . | Itararé ao Uruguay. | |
| Ildefonso Simões Lopes. . . | 3a. . . . . . | Cruz Alta ao Uruguay. . . | Licenciado. |
| Joaquim Dias da Cunha. . . | 3a. . . . . . | Thereza Christina.<br>Estreito ao Chopim. | |
| José Gonçalves Chaves. . . | 2a. . . . . . | Rio Grande a Bagé. | |
| Diogo Alves Ferraz, fiscal. . | 1a. . . . . . | Minas de S. Jeronymo. | |
| . . . . . . . . . . . . | . . . . . . | Pelotas a S. Lourenço. | |
| João de Freitas Castro, ajudante . . . . . . . . | 3a. . . . . . | Estreito ao Chopim. Linha de Porto Alegre a Lages. | Addido por Aviso n. 123 de 12 de outubro de 1893. |
| José Horacio Dias de Faria. | 4a. . . . . . | Quarahim a Itaqui. | |
| Henrique Fernandes Pinheiro. | 3a. . . . . . | Santa Maria a Cruz Alta. . | Addido por Aviso n. 123 de 12 de outubro de 1893. |

# ESTRADAS DE FERRO

## Estrada de Ferro do Madeira ao Guaporé

EXTENSÃO POR ESTUDAR APPROXIMADAMENTE . . . 800.000 K

**Não goza de garantia de juros**

**:essionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro do Madeira ao Guaporé*

Sobre esta estrada nada ha a accrescentar ao que foi dito no Rela-›rio de 1892.

## :strada de Ferro de Alcobaça à Praia da Rainha

EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . . . 184.200 K

**Goza de garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**:essionaria** — *A Companhia Viação Ferrea e Fluvial Tocantins e Araguaya*

Por decreto legislativo n. 131, de 25 de março de 1893, foi autori-do o Governo a prorogar os prazos concedidos a esta Companhia para plorar e estabelecer a navegação do rio Tocantins e affluentes.

Pende ainda de solução do Congresso a prorogação do prazo para icio da construcção.

Os estudos apresentados na extensão de 189k,000 e informados por esta repartição em officio n. 245, de 17 de abril do anno proximo findo, pendem de vossa approvação.

As modificações feitas no traçado alteram-o nos primeiros 50k,000, de modo que o comprimento virtual da linha que nesse trecho era de 199k,600 ficou reduzido a 139k,600.

Nada mais ha a accrescentar ao que ficou dito no Relatorio de 189[illegible].

## Estrada de Ferro de Caxias a Araguaya

| | K |
|---|---|
| Extensão estudada . . . . . . . . . . . . | 182.720 |
| » por estudar approximadamente. . . . | 567.280 |
| Total. . . . . . . . . | 750.000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *A Companhia Geral de Melhoramentos no Maranhão*

Os estudos apresentados na extensão de 182k,720 foram informados nesta Inspectoria em officio n. 573, de 2 de agosto de 1893.

## Estrada de Ferro Caxias a Cajazeiras

| | k. |
|---|---|
| Extensão em construcção . . . . . . . . . . | 77,300 |
| » total. . . . . . . . . . . . . . | 77,300 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Concessionaria** — *A Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão.*

Por decretos ns. 135 e 1.511 de 10 de junho e 10 de agosto do anno proximo findo foi ampliado o prazo para a conclusão das obras de construcção desta estrada, sendo até 31 de dezembro de 1893 a ultima prorogação concedida.

## CONSTRUCÇÃO

Devido ás condições geraes economicas do paiz e á difficuldade com ue em principio lutou a companhia para obter trabalhadores apropriados este serviço, não teem os trabalhos de construcção progredido com a esteza que seria para desejar.

O trabalho executado até 31 de dezembro foi o seguinte:

| | m3 |
|---|---|
| Terra . . . . . . . . . . . . . . . . | 276.780.700 |
| Pedra solta . . . . . . . . . . . . . | 24.703.200 |
| Pedreira . . . . . . . . . . . . . . | 22.240.300 |
| Excavações para valletas e esgotos. . . . . . | 26.421.310 |
| Explanadas das estações . . . . . . . . . . | 1.496.710 |
| Excavação para fundações de obras de arte . . | 707.515 |
| Alvenaria de pedra secca . . . . . . . . . | 559.675 |
| » de lajões . . . . . . . . . . . | 20.220 |
| » ordinaria com duas partes de cal e tres de areia . . . . . . . . | 418.185 |
| » » com argamassa de cimento e areia . . . . . . . . | 21.600 |
| | m2 |
| Rejuntamento . . . . . . . . . . . . . | 160.03 |

As obras d'arte que já se acham concluidas são: 8 pontilhões, 26 eiros abertos, 7 boeiros capeados e 2 boeiros de arco.

Da via permanente já se acham assentados, lastrados e nivellados kilometros, nos quaes se empregaram 2.400,'75 de trilhos, e accessorios 5.503,25 duzias de dormentes.

Dos 55 kilometros de linha assentada, 35 já se acham ligados por obras arte, que não exigem superstructura metallica.

Já se acham concluidos o deposito de machinas, as officinas e a tação de Caxias, tendo-se encetado a construcção da estação do Engenho Agua.

O capital reconhecido despendido até 31 de dezembro foi de 337:048$985.

## Estrada de Ferro de Petrolina ao Piauhy

| | k |
|---|---|
| ESTENSÃO ESTUDADA. . . . . . . . . . . . | 102.100 |
| POR ESTUDAR (APPROXIMADAMENTE) . . . . . . . | 897.900 |
| TOTAL. . . . . . . . . . . | 1000.000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for empregado na construcção até o maximo de 30:000$000 por kilometro.**

**Cessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Nordeste do Brazil*

Os estudos definitivos desta ferro-via forão apresentados na extensão de 102.100 k.

Recusados por ter sido feito o calculo de movimento de terras adoptada a plataforma de 4.00, em logar de 3.60, fixada por aviso n. 1[illegible] de 29 de novembro de 1892, forão de novo modificados pela companhia e sujeitos ao exame desta inspectoria.

## Estrada de Ferro do Ceará-Mirim

| | |
|---|---|
| ESTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . . . | 45.590 |
| » TOTAL. . . . . . . . . . . . | 45.590 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado na construcção até o maximo de 30:000$000 por kilometro.**

**Cessionaria** — *A Empreza de Obras Publicas no Brazil*

Nada ha a accrescentar ao que foi expendido no relatorio anterior.

# Estrada de Ferro do Natal a Nova Cruz

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . 121.000 K

**Goza da garantia do juros de 7 % sobre o capital de 5.496:052$544 ouro**

**Cessionaria** — *The Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company, Limited*

## VIA-PERMANENTE

A via-permanente conserva-se em boas condições.

Foram substituidos durante o anno: 9.183 dormentes, 2.230 kilo-ammmas de grampos, 939 parafusos e 28 talas de juncção; tendo-se em-egado na linha 1334$^{m3}$ de lastro.

## LOCOMOÇÃO

As doze locomotivas que possue a companhia percorreram 98.208 lometros, consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão | 1.148.098 kg. |
| Azeite | 6453.75 l. |
| Estopa | 177 kg. |

O material rodante está em bom estado de conservação, tendo-se troduzido durante o anno algumas modificações e feito os reparos de que cessitava.

## TRAFEGO

Foi o serviço feito por 791 trens, sendo:

626 mixtos.

103 de cargas.

17 especiaes de passageiros.

45 de lastro.

Percorreram elles 92.210 kilometros.

Os carros de passageiros, wagons de cargas e lastro percorreram 18.979 kilometros, a saber:

242.856 klms. os carros de passageiros.
576.123 » » wagons de cargas e de lastro.

Foram transportados:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . . | 2.933 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 14.468 |
| Mercadorias e bagagens . . . . . . . . . . | 13.701,003 |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos 1.987 telegrammas com 25.841 palavras.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---|---|
| A receita importou em . . . . . . . . . . | 140:295$160 |
| e a despeza em . . . . . . . . . . . . | 190:675$758 |
| d'onde o deficit de. . . . . . . . . . . . | 50:380$598 |

A receita do anno anterior foi de 111:345$170 e a despeza respectiva de 163:262$577, dando-se o deficit de 51:917$407.

Como se vê, a receita augmentou no proximo anno findo, mas tendo igualmente se elevado a despeza, em consequencia da depressão do cambio, o deficit longe de desapparecer, augmentou.

Discriminando a receita, temos:

| | |
|---|---|
| Passagens . . . . . . . . . . . . . . | 44:736$850 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . | 2:085$980 |
| Animaes e vehiculos. . . . . . . . . . | 1:320$280 |
| Mercadorias (não comprehendendo o assucar) . . | 66:739$420 |
| Assucar. . . . . . . . . . . . . . . | 12:984$300 |
| Telegrammas . . . . . . . . . . . . . | 1:859$100 |
| Diversas. . . . . . . . . . . . . . . | 8:530$460 |
| Passagens por conta do Governo . . . . . . | 1:534$540 |
| Bagagens e encommendas por conta do Governo . | 63$530 |
| Telegrammas por conta do Governo . . . . . | 440$700 |

A despeza discrimina-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Administração e contabilidade. . . . . . . | 12:731$464 |
| Trafego. . . . . . . . . . . . . . . | 27:563$161 |
| Locomoção. . . . . . . . . . . . . . | 100:819$291 |
| Via-permanente . . . . . . . . . . . . | 49:561$842 |

A relação da despeza para a receita é de 135,910 %.

A receita por kilometro é de linha de 1:159$464 e a receita por trem kilometro é de 1$597.

A despeza por kilometro de linha é de 1:575$833 e por trem kilometro de 2$171.

Desde 1889 tem sido o seguinte o movimento financeiro da estrada :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| [illegible]. . . . . . . . . . . . . . . . . | 72:276$930 | 118:701$229 | 76:424$299 |
| [illegible]. . . . . . . . . . . . . . . . . | 77:951$140 | 161:925$294 | 83:974$154 |
| [illegible]. . . . . . . . . . . . . . . . . | 97:179$250 | 166:649$506 | 69:470$256 |
| [illegible]. . . . . . . . . . . . . . . . . | 111:315$170 | 163:232$577 | 51:917$407 |
| [illegible]. . . . . . . . . . . . . . . . . | 140:295$160 | 190:675$758 | 50:380$598 |

## ACCIDENTES

Houve um accidente que deu causa á morte de uma pessoa estranha
strada e ferimento em outra.

# Estrada de Ferro Conde d'Eu

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . 141.000 k

**za da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital de 6.000$000 ouro e de 6 % sobre o de £ 69.362**

**Cessionaria** — *The Conde d'Eu Railway Company Limited*

## VIA PERMANENTE

A conservação da linha foi bastante descurada durante o anno, não achando ella em condições lisonjeiras.

No serviço de conservação foram empregados 19 trilhos, 5541 acces-ios, uma agulha, um coração, 93 accessorios de desvios, 6390 dormentes madeira, 164 panellas de ferro, 86 travessas de ferro.

A despeza de conservação elevou-se á quantia de 66:888$477.

| | |
|---|---|
| Em 1892 ella foi de. . . . . . . . . . . | 55:972$844 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . | 10:915$633 |

## LOCOMOÇÃO

As locomotivas fizeram durante o anno o percurso de 258.8[illegible] kilometros.

| | |
|---|---|
| Em 1892 fizeram o percurso de . . . . . . . | 175.335 |
| Houve pois augmento de . . . . . . . . . . | 83.511 |

O consumo de combustivel, lubrificante e estopa foi o seguinte:

| | | t |
|---|---|---|
| Carvão | Em 1893. . . . . . . . . . . . . | 2.427.311 |
| | » 1892. . . . . . . . . . . . . | 1.734.304 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . . . | | 693.007 |
| | | t |
| Graxa | Em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 7.777 |
| | » 1892 . . . . . . . . . . . . . | 5.960 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . . . | | 1.817 |
| | | l |
| Oleos | Em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 14.044 |
| | » 1892 . . . . . . . . . . . . . | 6.426 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . . . | | 7.618 |
| | | k |
| Estopa | Em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 6.076 |
| | » 1892 . . . . . . . . . . . . . | 3.693 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . | | 2.383 |

Por locomotiva kilometro consumiu-se em 1893:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . . . | k 9.380 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.084 |
| Oleo . . . . . . . . . . . . . . . . . . | l 0.144 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . . | k 0.061 |

Foram feitos os reparos do material rodante nas officinas da Companhia, apezar das condições em que ellas se acham, sobretudo pela falta [illegible] espaço para a installação regular dos diversos serviços.

## TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito com regularidade. Foram organisados 5378 trens durante o anno, que percorreram 196.973 kilometros.

Os trens foram:

| | | k |
|---|---|---|
| Expressos 473 com o percurso de. . . . . . . | | 10.128 |
| Mercadorias 1.806 com o percurso de. . . . . . | | 75.211 |
| Mixtos 3.042 | » » » » . . . . . . . | 103.236 |
| De lastro 57 | » » » » . . . . . . . | 3.393 |

Foram transportados durante o anno 64.587 passageiros, 151.[illegible] toneladas de bagagens e encommendas, 56.699.580 kilogrammas de mercadorias e 2.801 animaes.

Confrontando estes algarismos com os dos annos anteriores verifica-se que tem sido muito lento o desenvolvimento do trafego desta via-ferrea.

| | |
|---|---|
| A despeza do trafego foi de. . . . . . . . . . | 82:622$702 |
| Em 1892. . . . . . . . . . . . . . . . | 58:678$318 |
| » 1893 por kilometro. . . . . . . . . . | 585$977 |
| » 1892 » » » . . . . . . . . | 416$158 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . . | 169$819 |

## TELEGRAPHO

O serviço telegraphico foi feito com regularidade.

Foram expedidos durante o anno os seguintes telegrammas:

| | | | P |
|---|---|---|---|
| Em serviço official. . . | 851 | com. . . . | 14.534 |
| » » da estrada. . . | 6.237 | » . . . . | 131.590 |
| » » de particular. . | 3.483 | » . . . . | 36.060 |
| Ao todo. . . . . . . | 10.571 | » . . . . | 182.184 |

O serviço telegraphico produziu:

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . | 3:626$000 |
| » 1892 . . . . . . . . . . . . . . . | 2:178$400 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . | 1:447$600 |

A despeza com o serviço telegraphico foi:

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . | 5:648$285 |
| » 1892 . . . . . . . . . . . . . . . | 5:153$335 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . | 494$950 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita da estrada elevou-se á quantia de 357:373$044 assim criminada:

| | |
|---|---|
| Viajantes . . . . . . . . . . . . . . | 94:452$785 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 240:052$328 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 3:127$618 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 3:314$928 |
| Aluguel de carros e trens . . . . . . . . | 1:336$450 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 3:626$000 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . . | 621$060 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . | 233$230 |
| Rendas eventuaes. . . . . . . . . . . . | 10:608$645 |
| Total em 1893. . . . . . . . . . . . . | 357:373$044 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . . . | 228:309$582 |
| Mais » 1893. . . . . . . . . . . . . | 129:063$462 |

A despeza attingiu a somma de 409:382$717 (*) sendo assim di-criminada:

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 128:286$550 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 82:622$702 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | 131:584$988 |
| Conservação. . . . . . . . . . . . . . | 66:888$477 |
| Total em 1893. . . . . . . . . . . . . | 409:382$717 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . . . | 242:891$078 |
| Mais » 1893. . . . . . . . . . . . . | 166:491$639 |
| Deficit em 1893. . . . . . . . . . . . . | 52:009$673 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . . . | 14:581$496 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 37:428$177 |

A relação da despeza para receita ou o coefficiente do trafego foi:

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . | 114.52 % |
| » 1892 . . . . . . . . . . . . . . | 106.39 % |
| A receita por kilometro de linha em 1893. . . | 2:534$560 |
| » » » » » » 1892. . . | 1:619$216 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 915$344 |

A despeza foi:

| | |
|---|---|
| Por kilometro de linha em 1893 . . . . . . . | 2:902$714 |
| » » » » » 1892 . . . . . . . | 1:722$632 |
| Mais . . . . . . . » 1893 . . . . . . . | 1:180$082 |
| Deficit por kilometro em 1893 . . . . . . . | 368$154 |
| » » » » 1892 . . . . . . . | 103$415 |
| Mais. . . . . . . . 1893 . . . . . . . | 264$739 |

Desde 1889 o movimento tem sido o seguinte:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . . | 176:32[illegible]$985 | 239:8[illegible]$377 | 63:[illegible] |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . . | 184:023$[illegible]05 | 235:459$906 | 50:[illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . | 182:491$932 | 235:505$082 | 53.[illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . | 228:309$582 | 242:891$078 | 1[illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . . | 357:373$044 | 409:382$717 | 52:[illegible] |

## ACCIDENTES

Não houve accidente digno de nota.

---

(*) De accordo com as contas da Companhia.

## Estrada de Ferro Nazareth ao Crato

| | k |
|---|---|
| Extensão por estudar, approximada. . . . . | 650.000 |
| » total . . . . . . . . . . . . . . | 650.000 |

za da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro.

**Cessionaria** — *A Companhia Geral de Melhoramentos em Pernambuco*

Nada ha a accrescentar ao que foi exposto no relatorio anterior.

## Estrada de Ferro Recife ao Limoeiro

EXTENSÃO EM TRAFEGO

| | k |
|---|---|
| Do Recife ao Limoeiro . . . . . . . . . . | 82,976 |
| Ramal de Carpina a Timbauba. . . . . . . | 58,079 |
| Extensão total . . . . . . . . . . . . . . | 141,055 |

za da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital de 5.000:000$ empregados na construcção da linha principal e ramal até Nazareth. Não goza de garantia de juros sobre o capital empregado no prolongamento do ramal de Nazareth a Timbauba (15k,010).

**Cessionaria** — *The Great Western of Brazil Railway Company, Limited.*

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

O serviço de conservação durante o anno proximo findo foi effe- ıado satisfactoriamente, achando-se em boas condições quer a via 'manente, quer as estações e mais dependencias.

Durante o anno foram substituidos: 30 trilhos, 463 talas de ıcção, 6.137 parafusos grandes, 5.801 parafusos pequenos, 6.910 ımpos, 18.598 dormentes e duas agulhas.

Foram transportados :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . . | 27.162 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 270.133 |
| » com bilhetes de periodo . . . . . | 50 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . | t 648.881 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 21.307 |

Mercadorias :

| | |
|---|---|
| Assucar . . . . . . . . . . . . . . | t 33.403,103 |
| Alcool . . . . . . . . . . . . . . | 1.377,444 |
| Algodão. . . . . . . . . . . . . . | 12.816,646 |
| Farinha de trigo . . . . . . . . . . . | 2.280,241 |
| Madeiras . . . . . . . . . . . . . | 2.511,747 |
| Carne e peixe salgado . . . . . . . . . | 8.030,970 |
| Caroços de algodão . . . . . . . . . . | 15.935,207 |
| Pedras . . . . . . . . . . . . . . | 1.315,960 |
| Diversos. . . . . . . . . . . . . . | 55.471,505 |
| Total . . . . . . . . . . . | 133.142,823 |
| Em 1892. . . . . . . . . . . . . . | 99.978,455 |
| Differença para mais. . . . . . . . . . | 33.164,368 |

As cargas transportadas por importação pesaram 105.190ᵗ,268, as transportadas por exportação 27.952ᵗ,555.

Pelos algarismos expostos vê-se o notavel incremento que teve o trafego desta estrada durante o anno passado.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Discrimina-se a receita do seguinte modo :

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . | 282:123$520 |
| Transporte por conta do Governo. . . . . . | 4:162$230 |
| Bagagem . . . . . . . . . . . . . | 27:183$020 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . | 21:982$200 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . | 976:054$380 |
| Trens especiaes . . . . . . . . . . . | 573$000 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . | 8:964$520 |
| Armazenagem. . . . . . . . . . . . | 2:603$770 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . | 241$950 |
| Rendas não classificadas . . . . . . . . | 3:309$480 |
| Juros . . . . . . . . . . . . . . | 350$000 |
| Total . . . . . . . . . | 1.327:551$050 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . . | 957:289$070 |
| Differença para mais . . . . . . . . . | 370:261$980 |

A despeza apresentada pela Companhia foi de 754:792$200, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Administração. . . . . . . . . . . . . | 93:529$780 |
| Trafego. . . . . . . . . . . . . . | 175:876$800 |
| Locomoção. . . . . . . . . . . . . | 300:924$700 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . | 139:426$680 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . | 28:854$240 |
| Despezas judiciaes . . . . . . . . . | 2:250$000 |
| Impostos . . . . . . . . . . . . . | 1:430$000 |
| Fundo de reserva . . . . . . . . . . | 12:500$000 |
| Total. . . . . . . . . . . | 754:792$200 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . . . | 795:570$850 |
| Differença para menos em 1893. . . . . . | 40:778$650 |

Confrontando a receita com a despeza temos:

| | |
|---|---|
| Receita. . . . . . . . . . . . . . . | 1.327:551$050 |
| Despeza. . . . . . . . . . . . . . . | 754:792$200 |
| Saldo . . . . . . . | 572:758$850 |

Relação por cento da despeza para a receita 56,85; no anno anterior foi este numero 83,11.

Estes notaveis resultados dão a medida da importancia e do futuro desta via ferrea; e bem assim do alcance da applicação da tarifa movel, autorisada por Aviso de 12 de dezembro de 1892.

Os resultados financeiros teem sido desde 1889 os seguintes:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . | 570:69[illegible]$720 | 392:680$320 | 178:01[illegible] |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . | 615:126$090 | 432:519$870 | 182:60[illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . | 818:919$710 | 677:387$310 | 141:53[illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . | 950:13[illegible]$050 | 776:855$650 | 182:28[illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . | 1.327:551$050 | 754:792$200 | 572:75[illegible] |

## ACCIDENTES

Deram-se, durante o anno, sete accidentes, dos quaes quatro produziram a morte a quatro pessoas extranhas á estrada, e tres outros produzindo simples ferimentos em duas pessoas extranhas e em um empregado da estrada.

# Estrada de Ferro Recife a Palmares

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . | 124.739 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . | 124.739 |

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 7.111:111$111 e 5 % sobre o capital de 4.316:077$773**

**Concessionaria** — *The Recife and S. Francisco Railway Company, Limited.*

## ADMINISTRAÇÃO GERAL

A administração da estrada de ferro fez-se sem alteração no pessoal, as despezas effectuadas no Estado de Pernambuco discriminando-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Direcção geral . . . . . . . . . . . . . | 20:928$613 |
| Impostos . . . . . . . . . . . . . . . | 15:286$584 |
| Publicações, agua, gaz, etc. . . . . . . . . . | 2:040$657 |
| | 38:255$854 |

Não estão incluidas nestas parcellas as differenças de cambio.

Confrontando com a despeza de administração no anno de 1892, não incluindo tambem as differenças de cambio, teremos:

| | |
|---|---|
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . . . . | 35:966$653 |
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . | 38:255$854 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 2:289$201 |

## VIA PERMANENTE

Durante o anno fez-se com a possivel regularidade a conservação da linha, estações e obras d'arte.

Em abril começou o serviço de consolidação da via permanente bastante damnificada pelo pesado trafego, ficando a linha em boas condições em julho.

Foram substituidos 27.308 dormentes e 4.047 trilhos.

As obras d'arte foram devidamente conservadas, sendo-lhes feitos os pequenos reparos que demandavam e com exclusão de grandes reparos que nenhuma exigia.

Todas as estações foram devidamente conservadas, sendo caiadas e pintadas no anno proximo findo.

Na do Ribeirão concluiu-se um accrescimo que, no armazem de mercadorias fôra encetado em fins de 1892 para satisfazer ao trafego, augmentado pelo concurso da estrada de ferro do Ribeirão ao Bonito.

Na do Recife proseguiram as obras de reconstrucção e augmento dos respectivos armazens de carga, ficando concluidas as obras do de léste, destinado ás cargas de importação, e estando já muito adeantadas as do de oeste para as cargas a exportar.

O armazem de léste tem actualmente 3.222 metros quadrados de área coberta, tendo sido o accrescimo feito de 1.764 metros quadrados.

O de oeste deverá ter quando concluido 2.085 metros quadrados.

A conclusão destas obras depende de um augmento de credito que a companhia requereu ao governo.

A despeza de conservação elevou-se em 1893 a 446:835$233.

Essa despeza discrimina-se assim :

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . . | 193:272$961 |
| Material . . . . . . . . . . . . . . . | 253:562$272 |
| Total em 1893 . . . . . . . . . . . . | 446:835$233 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . . | 276:595$434 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 170:239$799 |

Sendo, pois, por kilometro:

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . | 3:582$161 |
| Em 1892 . . . . . . . . . . . . . . . | 2:217$393 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 1:364$768 |

O augmento de 36 % concedido nos salarios e ordenados do pessoal da conservação, o maior acervo, e maior custo do material utilisado na linha e a despeza effectuada com a reconstrucção dos armazens de carga de Cinco Pontas explicam sufficientemente o augmento de despeza com a conservação em 1893.

## TELEGRAPHO

O serviço telegraphico fez-se com regularidade.

Foram expedidos durante o anno os seguintes telegrammas :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Em serviço official. . . . . . . . . . . | 2.446 | com | 58.320 | palavras |
| » » da estrada. . . . . . . . . . | 75.386 | » | 815.655 | » |
| » » particular. . . . . . . . . . | 19.142 | » | 210.899 | » |
| Ao todo. . . . . . . . . . | 96.974 | » | [illegible] | » |

Os telegrammas produziram :

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . | 14:039$610 |
| » 1892 . . . . . . . . . . . . . . . | 11:084$140 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . | 2:955$470 |

A despeza com o telegrapho foi em 1893 :

| | |
|---|---|
| Pessoal. . . . . . . . . . . . . . . . | 24:588$162 |
| Material . . . . . . . . . . . . . . . | 2:500$484 |
| Total. . . . . . . . . . . | 27:088$646 |
| Total em 1892. . . . . . . . . . . . . | 23:672$516 |
| Mais em 1893. . . . . . . . . . . . . | 3:416$130 |

O acrescimo explica-se pelo augmento de 35 % concedido aos vencimentos dos empregados.

## LOCOMOÇÃO

Todas as locomotivas da estrada trabalharam durante o anno, fazendo o percurso total de 430.744.3 kilometros, tendo sido o de 1892 398.232.4, houve um acrescimo em 1893 de 32.511.9 kilometros.

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa foi o seguinte :

CARVÃO

| | Kilogr. | Valor |
|---|---|---|
| Consumo em 1893. . . . . . . . . . . | 4.256.444.7 | 158:082$192 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . | 3.678.572.2 | 132:767$485 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 577.872.5 | 25:314$707 |

GRAXA

| | | |
|---|---|---|
| Consumo em 1893. . . . . . . . . . . | 15.588 | 11:894$100 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . | 11.509 | 9:607$626 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 4.079 | 2:286$474 |

OLEOS

| | | |
|---|---|---|
| Consumo em 1893. . . . . . . . . . . | 7.793 l | 4:601$300 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . | 5.577 | 2:976$429 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 2.216 | 1:624$871 |

ESTOPA

| | | |
|---|---|---|
| Consumo em 1893. . . . . . . . . . . | 1.039.5 k | 296$557 |
| » » 1892. . . . . . . . . . . | 958.0 | 265$371 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 81.5 | 31$186 |

Por locomotiva-kilometro foram taes consumos em 1893 :

| | Quantidade | Valor |
|---|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 9k.880 | $337 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0 .003 | $005 |
| Oleo . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0l.016 | $007 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0k.001 | $001 |

Os serviços de reparos durante o anno proximo passado feitos pelas officinas da estrada constaram de grandes reparos em quatro locomotivas, e pequenos em outras quatro, além de reconstrucções e pinturas em carros e wagões.

A despeza total da locomoção elevou-se em 1893 a 428:747$163, assim discriminada :

| | | |
|---|---|---|
| Tracção . . . . . | Pessoal . . . . . . . . . . | 134:697$4[illegible] |
| | Material . . . . . . . . . . | 201:259$[illegible] |
| | Somma . . . . . . . . . . | 335:956$[illegible] |
| Reparos . . . . . | Pessoal . . . . . . . . . . | 51:867$9[illegible] |
| | Material . . . . . . . . . . | 40:922$[illegible] |
| | Somma . . . . . . . . . . | 92:790$[illegible] |
| Total em . . . . . | 1893 . . . . . . . . . . . . | 428:747$1[illegible] |
| » » . . . . . | 1892 . . . . . . . . . . . . | 313:160$537 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . . . | | 115:58[illegible] |

O que dá por kilometro :

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . . | 3:437$154 |
| » 1892 . . . . . . . . . . . . . . . . | 2:510$526 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 926$628 |

Por locomotiva-kilometro :

| | |
|---|---|
| Em 1893 . . . . . . . . . . . . . . . . | $995 |
| » 1892 . . . . . . . . . . . . . . . . | $768 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . | $227 |

Para o augmento que apresentou esta despeza sobre a de 1892, concorreu não só o acrescimo de 35 % nos salarios de todo o pessoal, como o mais alto preço do carvão e em geral de todos os materiaes utilisados no serviço.

## TRAFEGO

O serviço do trafego resentiu-se em 1893, não só da insufficiencia de material rodante, como tambem dos accidentes occorridos na linha.

Esteve suspenso no dia 1º e em parte do dia 2 de setembro, em consequencia da *greve* que se declarou entre os empregados da estrada.

Foram transportados 551.447 passageiros, 2.127,323 toneladas de )agagens e encommendas, 155.676,485 toneladas de mercadorias e 3.662 animaes.

Pelo confronto feito desses algarismos com os apresentados no relatorio transacto, e mais ainda pelo confronto delles com as médias los decenios 1864 — 1873, 1874 — 1883, 1884 — 1893, evidencia-se :om a maxima clareza a rapida evolução do trafego desta via-ferrea.

A despeza propriamente do trafego foi :

| | |
|---|---|
| Pessoal | 207:872$385 |
| Material | 26:671$675 |
| Total | 234:544$060 |
| Em 1892 | 169:126$669 |
| Mais em 1893 | 65:417$091 |

Essa despeza corresponde a :

| | |
|---|---|
| Por linha — kilometro em 1893 | 1:880$279 |
| » » » » 1892 | 1:355$846 |
| Mais em 1893 | 524$433 |
| Por trem — kilometro em 1893 | $587 |
| » » » » 1892 | $464 |
| Mais em 1893 | $123 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco no roximo passado anno de 1893 elevou-se a 1.662:662$410, provindo as seguintes verbas :

| Natureza | Producto | Porcentagem |
|---|---|---|
| iajantes | 439:401$570 | 26,43 |
| ıgagens e encommendas | 74:266$500 | 4,46 |
| ercadorias | 1.068:373$030 | 64,26 |
| nimaes | 14:820$630 | 0,89 |
| ırros | 963$860 | 0,06 |
| rens especiaes | 2:631$100 | 0,16 |
| rmazenagens | 6:015$320 | 0,36 |
| ›legrapho | 14:039$610 | 0,84 |
| ›speza a annular por differença de cambio | 23:073$282 | 1,39 |
| ·entuaes | 19:077$508 | 1,15 |
| ›tal em 1893 | 1.662:662$410 | 100,00 |
| ›tal em 1892 | 1.493:593$492 | |
| ais em 1893 | 169:068$918 | |

A despeza total em 1893 attingiu a importancia de 1.370:425$301, assim discriminada : [1]

| Natureza | Importancia | Porcentagem |
|---|---|---|
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 234:544$060 | 17,11 |
| Locomoção. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 428:747$163 | 31,29 |
| Conservação . . . . . . . . . . . . . . . . | 446:835$233 | 32,60 |
| Direcção geral . . . . . . . . . . . . . . | 20:928$613 | 1,53 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 27:088$646 | 1,98 |
| Impostos . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 15:286$584 | 1,11 |
| Differenças de cambio . . . . . . . . . . | 190:725$395 | 13,92 |
| Varias despezas . . . . . . . . . . . . . . | 6:269$607 | 0,46 |
| Total em 1893 . . . . . . . . . . . . . . | 1.370:425$301 | 100,00 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.200:658$496 | |
| Total . . . . . . . . . | 169:766$805 | |

O saldo foi, pois :

| | |
|---|---|
| Em 1893. . . . . . . . . . . . . . | 292:237$109 |
| » 1892. . . . . . . . . . . . . . | 292:934$996 |
| Menos em 1893 . . . . . . . . . . . | 697$887 |

A relação da despeza para a receita ou o coefficiente do trafego foi :

| | |
|---|---|
| Em 1893. . . . . . . . . . . . . . | 82,42 % |
| Em 1892. . . . . . . . . . . . . . | 80,38 % |

A receita foi :

| | |
|---|---|
| Por linha kilometro em 1893 . . . . . . | 13:329$130 |
| » » » » 1892 . . . . . . | 11:973$149 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 1;355$981 |

A despeza foi:

| | |
|---|---|
| Por linha kilometro em 1893 . . . . . . | 10:986$342 |
| » » » » 1892 . . . . . . | 9:625$365 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 1:360$977 |

O saldo foi:

| | |
|---|---|
| Por linha kilometro em 1893 . . . . . . | 2:342$789 |
| » » » » 1892 . . . . . . | 2:348$384 |
| Menos em 1893 . . . . . . . . . . . | 5$595 |

---

[1] As despezas são as apresentadas pela companhia.

A taxa de transporte produziu:

| | |
|---|---|
| Em 1893. . . . . . . . . . . . . . . | 37:749$100 |
| Em 1892. . . . . . . . . . . . . . . | 33:285$500 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . . | 4:463$600 |

A receita e a despeza tem sido desde 1889 a seguinte:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.016:211$591 | 569:341$278 | 446:870$313 |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.023:781$440 | 598:620$767 | 430:160$673 |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.293:848$790 | 882:233$190 | 411:615$600 |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.493:593$492 | 1.200:658$493 | 2:237$109 |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.632:632$410 | 1.370:425$301 | 292:237$109 |

## ACCIDENTES

Entre os accidentes havidos durando o anno figura a collisão dada em 7 de fevereiro entre um trem de baldeação e um outro de soccorro. Do choque resultou a morte de tres empregados e ferimentos em quatro, ficando tambem feridos seis passageiros.

Dos outros desastres pessoaes todos occasionados por imprevidencia, cinco foram esmagamentos produzindo morte immediata, e dois foram ferimentos, todos em pessoas estranhas á estrada.

# Estrada de Ferro Recife ao Pacifico

EXTENSÃO TOTAL— Não póde ser avaliada.

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionarios** —*Antonio Paulo de Mello Barreto e outros*

Nada ha a acrescentar ao que foi exposto no relatorio anterior.

# Estrada de Ferro Ribeirão ao Bonito

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . | 26.000 |
| » » CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . . . | 6.000 |
| » COM ESTUDOS APPROVADOS . . . . . . . | 28.700 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . . | 60.700 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro**

## I. PARTE EM TRAFEGO

Por aviso de 28 de fevereiro de 1893 foram approvadas provisoriamente as tarifas e instrucções regulamentares que regem esta estrada.

### VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

Até agosto do anno proximo findo as condições da linha não eram boas; nos ultimos quatro mezes, porém, melhoraram, estando a linha hoje em condições regulares.

Durante o anno foi substituido o seguinte material: 764 dormentes, 1.964 grampos e 1.865 parafusos.

As estações e mais edificios foram devidamente conservados.

### LOCOMOÇÃO

O serviço foi effectuado pelas tres locomotivas que possue a estrada.

O percurso feito por ellas foi de 29.346 kilometros tendo consumido juntamente com os vehiculos no segundo semestre de 1893:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . . | k 71.900 |
| Lenha . . . . . . . . . . . . . . . . | 86.090 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . | 681 |
| Oleo . . . . . . . . . . . . . . . . | l 543 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . | k 176 |

A discriminação no primeiro semestre não poude ser effectuada; apenas se sabe que nesse semestre a despeza com combustivel e lubrifi-

ıntes foi de 3:784$440, que sommada á de 4:654$980 no segundo semestre, refaz o total no anno de 8:439$420 contra 11:217$830 despendido n 1892.

As officinas, deficientes como são, todavia prestaram os serviços ecessarios á reparação do material.

## TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito com regularidade sendo os trens que 'ansitaram em serviço:

| | | | k |
|---|---|---|---|
| Mixtos . . . . | 730 | percorrendo . . . . . | 22.110 |
| Especiaes . . . | 510 | » . . . . . | 6.480 |
| Total. . . . | 1.240 | » . . . . . | 28.590 |

Nesses trens foram transportados:

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . | 27.606 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . | t 89.708 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 300 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | t 13.959.283 |

## TELEGRAPHO

Esta estrada ainda não possue linha telegraphica, tendo sido causa essa falta a escassez de recursos da empreza. O engenheiro fiscal já fez ntir á directoria a necessidade palpitante do estabelecimento desse rviço.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita total em 1893, consta das seguintes verbas:

| | |
|---|---|
| Viajantes . . . . . . . . . . . . . . | 11:523$450 |
| Bagagens . . . . . . . . . . . . . . | 1:338$000 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 274$360 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 23:545$840 |
| Armazenagens . . . . . . . . . . . . | 68$900 |
| Trens especiaes. . . . . . . . . . . . | 2:855$660 |
| Eventuaes. . . . . . . . . . . . . . | 101$240 |
| Total em 1893 . . . . . . . . . . . | 39:707$450 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . | 26:360$790 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . . | 13:346$660 |

A despeza discrimina-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Via permanente. . . . . . . . . . . . | 13:694$410 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . | 19:617$590 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 11:706$810 |
| Administração . . . . . . . . . . . | 7:458$870 |
| Total em 1893 . . . . . . . . . . . | 52:477$680 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . | 46:073$190 |
| Mais em 1893 . . . . . . . . . . . | 6:404$490 |

O *deficit* foi, pois, de 12:770$230 contra o de 19:712$400 em 1892.

A despeza em 1893 representa 132.16 % da receita.

Por kilometro foram em 1893:

| | |
|---|---|
| A receita . . . . . . . . . . . . . . | 1:527$210 |
| A despeza . . . . . . . . . . . . . . | 2:018$373 |
| O *deficit*. . . . . . . . . . . . . . | 491$163 |

Por trem kilometro foram em 1893:

| | |
|---|---|
| A receita . . . . . . . . . . . . . . | 1$389 |
| A despeza . . . . . . . . . . . . . . | 1$835 |
| O *deficit*. . . . . . . . . . . . . . | 446 |

## ACCIDENTES

Deram-se durante o anno cinco accidentes, quatro dos quaes produziram apenas insignificante damno material e o quinto occasionando o ferimento de um passageiro e a deterioração de um pequeno trecho da linha e de dous vehiculos.

## II. PARTE EM CONSTRUCÇÃO

A construcção acha-se paralysada, nada havendo, por conseguinte, a relatar além do que figura no relatorio anterior.

## Estrada de Ferro Tamandaré a Barra

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . . . | 7.000 |
| » ESTUDADA. . . . . . . . . . . . | 123.400 |
| » POR ESTUDAR. . . . . . . . . . . | 150.000 |
| TOTAL. . . . . . . . | 280.400 |

**;oza da garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado nas linhas do Tamandaré á Colonia Socorro e de Barra Velha a Palmares, até o maximo de 30:000$000 por kilometro.**

**[ão goza de garantia de juros para o prolongamento de Palmares a S. Bento**

**:essionaria**—*A Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil*

Foi autorisada a transferencia desta concessão para a companhia ;. F. do Norte do Brazil pelo decreto n. 1613, de 19 de dezembro de 1893.

A construcção desta estrada pouco adeantou no anno findo, devido ;so ás causas geraes economicas que ainda se observam em todo o paiz.

O trabalho feito até 31 de dezembro consta do seguinte quadro :

| | |
|---|---|
| Extensão locada. . . . . . . . . . . . . | k 56.734 |
| Roçado em capoeira . . . . . . . . . . . | m² 18.040.482 |
| Idem em capoeirão de machado e em matto. . . . | 9.213.048 |
| Destocamento. . . . . . . . . . . . . . | 3.074.490 |

*Córtes e emprestimos*

| | |
|---|---|
| Excavação em terra . . . . . . . . . . . | m³ 54.486.216 |
| » » piçarra e pedra solta . . . . . | 6.810.777 |
| » » pedreira. . . . . . . . . | 6.810.777 |
| Abertura de vallas e valletas . . . . . . . . | 3.126.600 |
| Derivação de corregos e cursos d'agua. . . . . | 590.947 |
| Desmonte e aterro na praça da estação e desvios. . | 3.224.915 |

*Boeiros*

| | |
|---|---|
| Cavas para fundações. . . . . . . . . . . | 259.612 |
| Alvenaria ordinaria (com argamassa de 2 de cal e 3 de areia). . . . . . . . . . . . . . | 19.971 |
| Alvenaria de lajões. . . . . . . . . . . . . | 182.569 |

*Pontes*

| | |
|---|---|
| Cavas para fundação da ponte Caranguejeira. . . | m3 188.000 |

*Ponte maritima*

| | |
|---|---|
| Estacas fincadas de 5, 0 × 0, 35 × 0, 35. . . . . | m 10 |

# Estrada de Ferro Central de Alagôas

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . 150 kilometros

Sendo:

Jaraguá a Imperatriz . . . . . . . . . 88 kilometros
Ramal da Assembléa . . . . . . . . . 62 »

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 4.553:000$000 (ouro) e de 6 % sobre o de 1.980:000$000 (papel).**

**Cessionaria** — *The Alagôas Railway Company, Limited*

## VIA-PERMANENTE

A despeza da via-permanente importou em 113:507$700, sendo assim discriminada:

| DESIGNAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Serviço central . . . . . . . . . . . . . . | 4:577$390 | 203$720 | 4:781$[illegible] |
| » da linha. . . . . . . . . . . . . . | 50:630$760 | 21:687$140 | 75:317$[illegible] |
| » » edificios. . . . . . . . . . . . . | 7:743$400 | 11:844$740 | 22:58[illegible] |
| Obras novas de edificios. . . . . . . . . . . | . . . . . . | 10:820$250 | 10:820$[illegible] |
| | 62:951$850 | 50:555$850 | 113:507$[illegible] |

Foram assentados desvios novos para attender ás necessidades do trafego, nos seguintes pontos: kilometro 15,20 e 88 e em Rio Largo, Cahyba e Cachoeira.

As obras de arte não soffrerão trabalhos importantes; apenas no porto maritimo de Jaraguá, a superstructura e algumas vigas foram substituidas.

As estações e dependencias acham-se em regular estado de conservação.

Construiu-se a estação de Satuba no kilometro 20, novos armazens no ponto terminal e uma grande plataforma provisoria em Jaraguá.

A linha acha-se bem conservada e offerece perfeita segurança.

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção foi executado por 14 locomotivas que percor-
ram 175.186 kilometros ou mais 14.644 kilometros do que no anno
anterior, consumindo:

| | |
|---|---:|
| Carvão | k. 1.606.750 |
| Azeite | l. 6.631 |
| Estopa | k. 1.513 |

A despeza geral da locomoção importou em 155:060$910 e foi
assim distribuida:

| | | |
|---|---|---:|
| Serviço central | | 5:195$120 |
| » de trens | | 91:849$340 |
| » » officinas | | 58:016$450 |
| | Total | 155:060$910 |

## TRAFEGO

O serviço do trafego foi effectuado por 2.474 trens com o percurso
de 170.763 kilometros, a saber:

| | |
|---|---:|
| Trens expressos | 20 |
| » mixtos | 1.456 |
| » de carga | 998 |
| | 2.474 |

Foram transportados 124.537 passageiros, 135 toneladas de bagagens
encommendas e 57.780 toneladas de mercadorias e 5.434 animaes.

As mercadorias discriminam-se do seguinte modo:

| | T. |
|---|---:|
| Assucar | 18.426 |
| Algodão | 3.713 |
| Cereaes | 6.402 |
| Sal | 1.143 |
| Diversos | 28.096 |

O numero de passageiros-kilometro foi 4.495.832, o de toneladas-
kilometro de bagagens e encommendas 10.032, o de animaes kilometro
2.746 e o de toneladas-kilometro de mercadorias 3.059.320.

## TELEGRAPHO

Durante o anno transmittiram-se 8.952 telegrammas, tendo o serviço
sido feito com toda a regularidade.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita elevou-se a 455:844$310, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . . | 103:568$7[illegible]0 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . | 4:565$140 |
| Mercadorias de exportação . . . . . . . . . | 250:745$500 |
| » de importação . . . . . . . . . | 51:743$420 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . . . | 3:522$360 |
| Trens expressos . . . . . . . . . . . . . | 1:593$000 |
| Ponte de Jaguará . . . . . . . . . . . . | 21:648$860 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . . | 3:437$200 |
| Armazenazem . . . . . . . . . . . . . . | 6:095$620 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . . | 186$000 |
| Rendas diversas . . . . . . . . . . . . . | 8:738$480 |
| Total . . . . . . . . | 455:844$310 |

A despeza foi de 430:019$070, assim classificada:

| | |
|---|---|
| Administração geral . . . . . . . . . . . | 30:021$080 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . . | 17:853$110 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . . | 113:576$270 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . . | 155:060$910 |
| Via-permanente . . . . . . . . . . . . . | 113:507$700 |
| Total . . . . . . . . | 430:019$070 |

Os resultados do trafego desde 1889 teem sido:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| 1889 . . . . . . . . . . . . . . . . | 157:319$180 | 140:791$070 | 7:528$[illegible] |
| 1890 . . . . . . . . . . . . . . . . | 176:811$610 | 168:251$3[illegible]0 | 8:[illegible] |
| 1891 . . . . . . . . . . . . . . . . | 279:977$900 | 221:567$570 | 58:410$[illegible] |
| 1892 . . . . . . . . . . . . . . . . | 373:177$690 | 254:151$621 | 119:32[illegible] |
| 1893 . . . . . . . . . . . . . . . . | 455:844$310 | 430:019$070 | 25:[illegible] |

## CONSIDERAÇÕES GERAES

O peso total das mercadorias transportadas, confrontado com o do anno anterior demonstra sensivel augmento, assim como a receita confrontada tambem com a de 1892.

## ACCIDENTES

Nada occorreu digno de menção, não tendo havido nenhum damno
ssoal.

## Ramal de Assembléa

## VIA-PERMANENTE

A despeza da via-permanente elevou-se á quantia de 40:773$780,
nforme o quadro seguinte :

| DESIGNAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| viço central | 1:629$510 | 57$580 | 1:687$090 |
| » da linha | 33:827$850 | 3:940$920 | 37:768$770 |
| » de edificios | 537$050 | 780$870 | 1:317$920 |
| Somma | 35:994$410 | 4:779$370 | 40:773$780 |

O leito da linha acha-se bem conservado e offerece toda a segurança
trafego.

As estações e dependencias acham-se em bom estado.

Construiu-se um abrigo na parada de Bittencourt, kilometro 20.

## TRACÇÃO E LOCOMOÇÃO

O consumo de combustivel e lubrificantes foi o seguinte :

| | |
|---|---|
| Carvão | 602.580 k. |
| Azeite | 5.842 l |
| Graxa | 5 k |
| Estopa | 1.441 |

A despeza geral da locomoção elevou-se á quantia de 60:624$730, conforme o quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Serviço central | 1:781$560 | 90$370 | 1:871$[illegible] |
| » de trens | 7:036$930 | 30:285$510 | 37:372$[illegible] |
| » das officinas | 7:280$350 | 14:039$380 | 21:3[illegible] |
| Somma | 16:149$140 | 44:475$290 | 60:624[illegible] |

## TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito por 1.412 trens que percorreram 84.369 kilometros, sendo:

| | |
|---|---|
| Trens especiaes | 4 |
| » mixtos | 728 |
| » de carga | 680 |

A despeza com o serviço do trafego importou em 26:853$950, assim distribuida:

| DESIGNAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Serviço central | 4:239$220 | 266$230 | 4:[illegible] |
| » de trens | 4:200$080 | 294$790 | 4:[illegible] |
| » das estações | 15:232$600 | 2:612$030 | 17:[illegible] |
| Total | 23:680$900 | 3:173$0[illegible]0 | 2[illegible]:853[illegible] |

Foram transportados durante o anno:

| | |
|---|---|
| Passageiros | 51.156 |
| Bagagens e encommendas | t 24 |
| Animaes | 4.329 |
| Mercadorias | t 25.291 |

Discriminam-se estas da seguinte fórma:

| | t |
|---|---|
| Assucar | 10.895 |
| Algodão | 556 |
| Cereaes | 3.151 |
| Sal | [illegible] |
| Diversas | [illegible] |

O numero de passageiros-kilometro foi 1.509.390, o de toneladas-›metro de bagagens e encommendas 1.426 e o de toneladas-kilometro mercadorias 1.001.572.

## TELEGRAPHO

O serviço telegraphico foi regularmente executado. Durante o anno am transmittidos 2.678 telegrammas.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita elevou-se á quantia de 169:105$780 ou mais 53:438$610 que no anno anterior.

A discriminação da receita é a seguinte:

| | |
|---|---|
| Passagens | 37:652$750 |
| Bagagens e encommendas | 750$560 |
| Mercadorias de exportação | 111:721$440 |
| » » importação | 11:109$700 |
| Animaes | 3:284$140 |
| Trens especiaes | 251$000 |
| Telegrammas | 1:024$890 |
| Rendas diversas | 3:311$300 |
| Somma | 169:105$780 |

A despeza foi de 143:695$230, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Administração | 10:657$200 |
| Telegrapho | 4:785$570 |
| Trafego | 26:853$950 |
| Locomoção | 60:624$730 |
| Via-permanente | 40:773$780 |
| Somma | 143:695$230 |

As verbas de receita e despeza, tanto na linha principal, como no mal, ainda têm de ser julgadas na tomada de contas.

## CONSIDERAÇÕES GERAES

O peso total das mercadorias transportadas no ramal excedeu de ) % ao transportado no anno anterior.

## Estrada de Ferro Central Alagoana

| | k. |
|---|---|
| EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS . . . . . . | 196.107 |
| » EM ESTUDOS . . . . . . . . . . . | 268.000 |
| » POR ESTUDAR . . . . . . . . . . | 133.000 |
| TOTAL . . . . . . . . . . . | 597.107 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado na construcção até o maximo de 30:000$000 por kilometro.**

**Cessionaria**— *A Companhia Estrada de Ferro Central Alagoana.*

O decreto n. 1603, de 4 de dezembro de 1893, dando execução á autorisação do Poder Legislativo constante do decreto n. 192 de 2[illegible] outubro findo autorisou a companhia a substituir o trecho de Maceió a São Miguel pelo de Atalaya (estação da *Alagoas Railway Company Limited*) a S. Miguel.

Os estudos d'esta alteração de traçado estão terminados e pendem do exame do engenheiro fiscal.

O traçado dos outros trechos foi descripto no relatorio anterior.

## Estrada de Ferro Aracajú a Simão Dias

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO OU COM ESTUDOS APPROVADOS | 86.157 |
| » ESTUDADA OU EM ESTUDOS . . . . . . | 108.060 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . . | 194.217 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria**— A *Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil*

Por de decreto n. 1613 de 19 de dezembro de 1893 foi autorisada a transferencia á Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil das concessões relativas ás estradas de ferro de Tamandaré a Barra e Aracajú a Simão Dias.

Durante o anno proximo findo pequeno andamento tiveram os trabalhos d'esta estrada, tendo-se conservado em bom estado [illegible]

Pelo quadro abaixo vereis o serviço feito até 31 de dezembro desde o icio da construcção:

ESTUDOS E PROJECTOS:

| | |
|---|---|
| Exploração e trabalhos de escriptorio . . . . | k 86.200 |
| Locação da linha . . . . . . . . . . . . | 86.200 |
| Roçado em capoeirão de machado . . . . . . | m2 237.723.230 |
| Deslocamento . . . . . . . . . . . . . | 23.704.000 |

MOVIMENTO DE TERRAS

| | |
|---|---|
| Excavação em cortes e emprestimos com transporte de 126 metros . . . . . . . . . . . | m3 197.393.577 |
| Idem em pedra solta e piçarra . . . . . . . | 57.820.365 |
| Idem em pedreira . . . . . . . . . . . | 3.662.806 |
| Abertura de vallas e valletas . . . . . . . | 18.089.660 |
| Aterro da praça da Estação de Aracajù . . . | 7.300.000 |

OBRAS D'ARTE

*Boeiros, pontilhões e pontes*

| | |
|---|---|
| Excavações em terra para fundações de boeiros . | 2.118.833 |
| Idem em pedra solta ou piçarra para o mesmo fim . | 172.684 |
| Excavações para pontilhões e pontes . . . . . | 2.210.124 |
| Estacas de madeira para fundações . . . . . | m. 829.060 |
| Vigas para grade de fundações . . . . . . | 306.200 |
| Concreto. . . . . . . . . . . . . . . | m3 65.955 |
| Alvenaria de pedra secca . . . . . . . . . | 1.260.900 |
| Idem de lajões . . . . . . . . . . . . | 412.317 |
| Idem ordinaria de cal . . . . . . . . . | 997.956 |
| Idem, idem de cimento . . . . . . . . . . | 1.472.730 |
| Idem, idem de tijolo . . . . . . . . . . | 10.456 |
| Idem, idem de apparelho . . . . . . . . . | 37.326 |
| Cantaria de 1ª classe . . . . . . . . . . | 6.800 |
| » de 2ª » . . . . . . . . . . | 26.239 |
| Rejuntamento . . . . . . . . . . . . . | m2 876.900 |

*Estações, edificios e dependencias*

Estação de Aracajù e suas dependencias.

| | | |
|---|---|---|
| | Estacas para fundações . . . . . . . . . . | m. 324.000 |
| ...os | Excavação para fundações. . . . . . . . . | m3 151.142 |
| | Alvenaria de cimento . . . . . . . . . | 254.153 |
| | Cantaria de 1ª classe . . . . . . . . . | 13.577 |
| | Rejuntamento . . . . . . . . . . . . | m2 151.240 |

## Estrada de Ferro Bahia a Alagoinhas

| | k |
|---|---|
| ESTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . | 123,340 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . . . . . | 123,340 |

**Goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 16.000:000$000.**

**Concessionaria—** *The Bahia and S. Francisco Railway Company Limited.*

### VIA-PERMANENTE E EDIFICIOS

A linha foi conservada regularmente tendo sido substituidos 787 trilhos com o comprimento de 5.756 metros, 35.469 accessorios de trilhos, 10.230 dormentes, 2 agulhas e 2 corações. A linha foi lastrada com 3.955 metros cubicos de lastro.

As estações tambem forão reparadas e conservadas em bom estado.

### LOCOMOÇÃO

Diz o engenheiro fiscal não ser sufficiente o material para as necessidades do trafego, apezar de ter sido augmentado em 1892 e 1893.

Essa insufficiencia se tornará muito mais sensivel pela proxima abertura ao trafego da estação de Joazeiro no Prolongamento até o S. Francisco.

As officinas da Estrada fizerão os reparos convenientes nas locomotivas e vehiculos, sendo satisfactorio o estado do material.

As locomotivas percorrerão:

| | k. |
|---|---|
| No serviço ordinario. . . . . . . . . . . . | 253.578 |
| » » especial . . . . . . . . . . . . | 46.834 |

tendo sido o seguinte o consumo de carvão e lubrificantes:

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . . | t. 2470.005 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . | 3.357 kgr. |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . . . | [illegible]470 l. |
| Estopa. . . . . . . . . . . . . . . . | [illegible] kgr. |

## TRAFEGO

Correrão durante o anno 2.141 trens, sendo: 1.952 de serviço ordinario e 189 de especial. Foi o percurso total de 225.396 kilometros.

Os carros e wagons de serviço ordinario percorrerão:

| | |
|---|---|
| Carros de 1ª classe | 392.645 |
| » » 2ª » | 573.606 |
| Wagons de cargas e bagagens | 1.941.235 |
| » » animaes | 760.338 |

Os carros e wagons de serviço especial percorrerão:

| | |
|---|---|
| Carros de 1ª classe | 408 |
| » » 2ª » | 135 |
| Wagons de cargas e bagagens | 406379 |

Os trens transportarão durante o anno.

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | 40.299 |
| » » 2ª » | 200.004 |

Mercadorias 68.119,555 t assim discriminadas:

| | t |
|---|---|
| Café | 342.519 |
| Assucar | 2.844.521 |
| Algodão | 262.461 |
| Couros | 237.497 |
| Cereaes | 9.713.591 |
| Fumo | 7.052.981 |
| Mel | 58.763 |
| Aguardente | 1.045.369 |
| Toucinho | 40.788 |
| Sal | 1.194.591 |
| Cannas | 6.659.352 |
| Fazendas e productos nacionaes | 2.619.838 |
| » e ferragens estrangeiras | 1.266.892 |
| Carvão mineral | 4.487.530 |
| » vegetal | 12.884.898 |
| Borracha | 143.189 |
| Coquilhos | 447.639 |
| Piassava | 160.151 |
| Diversas | 16.656.985 |
| Encommendas e bagagens | 1.589.332 |
| Animaes | 33.254 |

O numero de toneladas — kilometro de mercadorias foi 5.468.665; o de toneladas — kilometro de encommendas 58.703 ; o de passageiros — kilometro 7.616.949 ; o de animaes - kilometro 3.596.903.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Este movimento foi durante o anno passado:

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . . | 735.066.720 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . . | 767.868.480 |
| *Deficit*. . . . . . . . . | 32.801.760 |

A relação da despeza para a receita foi 104,46 %.

A receita discrimina-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Passagens . . . . . . . . . . . . . . . | 180:798$480 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 474:716$140 |
| Bagagens . . . . . . . . . . . . . . . | 20:442$820 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . . | 41:965$060 |
| Aluguel de trens e vehiculos. . . . . . . | 2:899$980 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 3:665$160 |
| Armazenagens . . . . . . . . . . . . . | 1:634$800 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . . | 175$300 |
| Rendas e lucros eventuaes. . . . . . . . | 8:768$980 |
| | 735:066$720 |

Relativamente ao anno de 1892 a receita augmentou de 219:867$010.

A despeza discrimina-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 77:740$680 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . . | 325:471$700 |
| Via-permamente . . . . . . . . . . . . | 199:259$600 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . . | 165:396$500 |
| | 767:868$480 |

A despeza em relação á de 1892 tambem augmentou, sendo o augmento de 180:772$070.

O seguinte quadro demonstra a receita e despeza nos ultimos inco annos :

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| 889 . . . . . . . . . . . . | 351:609$710 | 453:858$500 | . . . . . . | 102:248$790 |
| 890 . . . . . . . . . . . . | 441:965$140 | 490:251$770 | . . . . . . | 48:286$630 |
| 891 . . . . . . . . . . . . | 543:831$060 | 537:984$750 | 5:846$310 | |
| 892 . . . . . . . . . . . . | 515:199$710 | 587:096$410 | . . . . . . | 71:896$700 |
| 893 . . . . . . . . . . . . | 735:066$720 | 767:868$480 | . . . . . . | 32:801$760 |

## ACCIDENTES

Foi diminuto o numero de accidentes durante o anno, tendo ccorrido apenas a morte de um passageiro.

# Ramal do Timbó

| | k. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . . | 83.000 |
| » TOTAL. . . . . . . . . . . . . . | 83.000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 2.650:000$000**

**Concessionaria** — *The Timbó Branch Railway Company, Limited*

## VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

A linha acha-se em bom estado de conservação. Foram substituidos 6.450 dormentes e 10.180 accessorios de trilhos. A linha foi lastrada com 8.421 metros cubicos de lastro ordinario. As obras d'arte soffreram igeiros reparos.

## LOCOMOÇÃO

As locomotivas e wagons soffreram durante o anno os concertos que equereu o seu estado, tendo havido grandes e pequenos reparos.

As locomotivas percorreram no serviço do trafego 77.288 kilometros, tendo consumido :

| | |
|---|---:|
| Carvão | t. 370.330 |
| Graxa | kg. 1.424 |
| Oleos | l. 1.391 |
| Estopa | kg. 662 |

## TRAFEGO

O numero dos trens durante o anno foi de 772, sendo 730 mixtos e 42 especiaes de carga ; tendo sido o percurso total de 64.616 kilometros.

Os carros e wagons no serviço ordinario percorreram :

| | |
|---|---:|
| Carros de 1ª classe | 7.470 |
| » » 2ª » | 133.962 |
| » mixtos | 117.358 |
| Wagons de mercadorias | 217.803 |
| » » encommendas | 121.649 |
| » » animaes | 212.176 |

No serviço especial, o percurso foi o seguinte :

| | |
|---|---:|
| Wagons de mercadorias | 33.836 |
| » » encommendas | 4.021 |
| » » animaes | 3.414 |

Os trens transportaram :

| | |
|---|---:|
| Passageiros de 1ª classe | 2,817 |
| » » 2ª » | 25.761 |
| Mercadorias | t. 10.109 |

A saber :

| | |
|---|---:|
| Café | t. 33 |
| Assucar | 2.512 |
| Algodão | 178 |
| Couros | 25 |
| Cereaes | 1.781 |
| Fumo | 1.197 |
| Mel | 189 |
| Aguardente | 7 |
| Sal | 74 |
| Coquilhos | 490 |
| Fazendas e productos da industria nacional | 134 |

| | |
|---|---|
| Fazendas e ferragens estrangeiras. . . . . . . . | 285 |
| Pedras . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.008 |
| Madeira . . . . . . . . . . . . . . . . . | 757 |
| Piassava. . . . . . . . . . . . . . . . . | 106 |
| Borracha. . . . . . . . . . . . . . . . . | 4 |
| Toucinho. . . . . . . . . . . . . . . . . | 3 |
| Diversas. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.326 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . . | 223 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . . . | 14.439 |

Confrontados estes dados com os do anno anterior, vê-se que houve crescimo no anno de 1893, não só em passageiros como em mercadorias.

O numero de passageiros-kilometro foi 1.416.875, sendo de 1ª classe :4.486, de 2ª 1.272.389 ; o numero de toneladas-kilometro de mercado-as 591.459; o de toneladas-kilometro de bagagens e encommendas ..096 ; e o de animaes-kilometro 1.106.375.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Foi o seguinte este movimento :

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . . | 102:595$000 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . . | 178:959$870 |
| *Deficit*. . . . . . . . . . . . . | 76:364$870 |

O coefficiente do trafego foi 174,43 %.

Em relação ao anno de 1892 a receita augmentou de 20:324$580 e a :speza de 33:538$220.

A receita discrimina-se do seguinte modo :

| | |
|---|---|
| Passagens . . . . . . . . . . . . . . | 31:645$360 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 56:320$840 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 2:424$980 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 10:413$480 |
| Aluguel de trens e vehiculos . . . . . . : . | 29$640 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . . | 782$120 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . . | 19$280 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . | 7$550 |
| Rendas e lucros eventuaes . . . . . . . . | 951$750 |

A despeza classifica-se da seguinte maneira :

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 20:635$480 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 32:832$380 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | 60:804$410 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . . | 64:687$600 |

O movimento financeiro desta estrada tem sido desde 1889 o seguint[illegible]

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFI[illegible] |
|---|---|---|---|
| 1889 . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 48:056$100 | 125:677$720 | 77:62[illegible] |
| 1890. . . . . . . . . , . . . . . . . . | 54:931$310 | 130:187$800 | 75:2[illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 74:207$120 | 140:205$460 | 65:9[illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 82:270$420 | 145:421$650 | 63:15[illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 102:595$000 | 178:959$870 | 76:36[illegible] |

## ACCIDENTES

Durante o anno deram-se poucos accidentes tendo morrido d[illegible] empregados da estrada.

# Estrada de Ferro Central da Bahia

| | K |
|---|---|
| Extensão em trafego . . . . . . . . . . . | 312.600 |
| » estudada. . . . . . . . . . . . . . | 300.000 |
| Total . . . . . . . . . . | 612.600 |

**Goza da garantia de juros de 7 % ouro sobre o capital de 13.000:00[illegible] na linha em trafego, e de 6 % papel sobre o que fôr empreg[illegible] nas linhas estudadas até o maximo de 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria** — *The Brazilian Central Bahia Railway Compa[illegible] Limited.*

O decreto n. 1.504 de 3 de agosto de 1893 approvou as plantas [illegible] orçamento das obras d'arte a construir na linha principal e ramal [illegible] Estrada de Ferro Central da Bahia.

## VIA-PERMANENTE

O estado de manutenção da linha é satisfactorio, tendo sido melh[illegible]radas as suas condições com a construcção de novos pontilhões [illegible] boeiros.

Foram empregados os seguintes materiaes no serviço da cons[illegible]vação: 57.045$^{m^3}$ de lastro, 355$^{m^3}$, de lastro de pedra, [illegible].783 d[illegible]

›s de madeira, 820 de aço, 144 duplos em pontes e viaductos, ) trilhos de aço, 690 talas de juncção, 20 agulhas e cruzamentos, corações, 66 kilometros de fio, 180 isoladores e substituidos 90 s de madeira por trilhos usados.

Com o serviço da conserva despendeu a companhia

| | |
|---|---|
| Pessoal | 159:106$600 |
| Material | 100:360$480 |
| Total | 259:467$080 |

## LOCOMOÇÃO

O serviço de tracção fez-se com locomotivas que percorreram 263.243 ıetros, consumindo o seguinte:

| | |
|---|---|
| Carvão | t. 2.384.590 |
| Graxa | k. 300.920 |
| Estopa | 1.904.250 |
| Oleos | l. 8576,5 |

Diz o engenheiro fiscal ser insufficiente o material rodante existente satisfazer ao trafego actual da estrada por occasião, principalmente, ıfras de fumo e café, tendo por isso dado as necessarias providencias que, dentro em breve prazo, o material seja augmentado.

## TRAFEGO

Foi o serviço feito por 2.622 trens, sendo: 1.562 mixtos, 744 de ı, 78 especiaes e 238 de lastro que percorreram 206.416 kilometros, ›er:

| | k. |
|---|---|
| Mixtos | 150.698 |
| Carga | 30.398 |
| Especiaes | 7.919 |
| Lastro | 17.401 |

A composição média geral de cada trem foi de 12,8 vehiculos.

Foram transportados:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | 12.937 |
| » » 2ª » | 67.153 |
| Encommendas, kilos | 690.964 |
| Animaes | 6.651 |
| Aves, kilos | 49.232 |
| Mercadorias, kilos | 48.609.605 |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos 8.194 telegrammas contendo 93.427 palav

### MOVIMENTO FINANCEIRO

| | |
|---|---|
| Importou a receita em . . . . . . . . . . | 869:736$440 |
| e a despeza em . . . . . . . . . . . . | 740:704$040 |
| d'onde o saldo de. . . . . . . . . . . . | 129:032$400 |

Da despeza foram glosadas pelos membros representantes do Gov
por occasião da tomada de contas, as seguintes quantias :

| | |
|---|---|
| 1º semestre. . . . . . . . . . . . . . | 5:031$710 |
| 2º » . . . . . . . . . . . . . . | 7:637$910 |
| Total . . . . . . | 12:669$620 |

Deduzindo-se, pois, da despeza total essa quantia, resulta :

| | |
|---|---|
| Receita. . . . . . . . . . . . . . . | 869:736$440 |
| Despeza. . . . . . . . . . . . . . . | 728:034$420 |
| Saldo . . . . . . | 141:702$020 |

Discriminando-se a receita, temos :

| | |
|---|---|
| Passageiros. . . . . . . . . . . . . . | 146:535$060 |
| Encommendas. . . . . . . . . . . . . | 12:889$120 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 12:046$700 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 660:243$350 |
| Telegrammas . . . . . . . . . . . . . | 8:822$500 |
| Trens especiaes . . . . . . . . . . . | 3:644$500 |
| Aluguel do buffet. . . . . . . . . . . | 360$000 |
| Rendas diversas . . . . . . . . . . . | 75$820 |
| Passageiros por conta do Governo . . . . . | 5:028$390 |
| Ponte Pedro II . . . . . . . . . . . | 20:090$940 |
| Total . . . . . . | 869:736$440 |

A despeza discrimina-se do seguinte modo :

| | |
|---|---|
| Administração. . . . . . . . . . . . . | 56:974$[illegible] |
| Trafego. . . . . . . . . . . . . . . | 131:060$[illegible] |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | 287:400$[illegible] |
| Manutenção. . . . . . . . . . . . . . | 259:467$[illegible] |
| Ponte Pedro II. . . . . . . . . . . . | 5:801$[illegible] |
| Total. . . . . . . | 740:70[illegible] |

A taxa de transporte rendeu 12:698$850.

A relação da despeza para a receita é 85,16 %.

A receita por kilometro de linha é de 2:782$266 e por trem-kilo-
ɔ de 4$213.

A despeza por kilometro de linha é de 2:369$495 e por trem-kilo-
o de 3$527.

A receita apresentada por esta Companhia no anno transacto é a
r que esta Companhia tem tido desde o seu inicio.

Desde 1889 o movimento financeiro tem sido :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| . . . . . . . . . . | 565:564$870 | 569:433$650 | — | 3:868$780 |
| . . . . . . . . . . | 584:820$160 | 549:250$590 | 35:569$570 | — |
| . . . . . . . . . . | 691:322$590 | 569:978$540 | 121:344$050 | — |
| . . . . . . . . . . | 523:332$300 | 605:753$806 | — | 82:421$506 |
| . . . . . . . . . . | 869:736$440 | 740:704$040 | 129:032$400 | — |

## ACCIDENTES

Houve durante o anno alguns accidentes de que resultaram a morte
res e o ferimento de quatro empregados da estrada, e a morte de duas
ɩoas estranhas.

# Tram Road de Nazareth

EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . 98.814 k

65 kilometros são de concessão federal e 33.814 k de concessão estadoal.

**za na parte estadoal da garantia de 7 % concedida pelo Estado
e na parte federal da de 6 % da União sobre 1.890:000$000**

**Concessionaria** — *A Companhia Tram Road de Nazareth*

Sendo demasiadamente reduzidas as tarifas approvadas por portaria
28 de agosto de 1891, e à vista da elevação consideravel do preço de
ɩos os materiaes de custeio, foi por portaria do Ministro da Industria
ação e Obras Publicas de 12 de agosto de 1893 approvada nova tabella
e entrou em vigor produzindo bons resultados sem ter havido recla-
ıções.

Por decreto n. 1.477 de 13 de junho de 1893 foi fixado definitivamente o capital garantido em 1.890:000$ nos 65 kilometros de concessão federal que é a que nos occupa.

## VIA PERMAMENTE

As obras de arte, edificios, dependencias e o leito da linha acham-se em satisfactorio estado de conservação.

Foram melhoradas e reforçadas algumas obras de arte e feitos novos e grandes enrocamentos nos aterros, alguns muros de arrimo e drains de pedras seccas nos pontos mais fracos da linha.

Empregou-se lastro na quantidade de 1.518.100 m3 e foram substituidos 3.887 dormentes.

Com o serviço da conservação despendeu-se a somma de 54:267$02[illegible] cabendo 8:625$360 à parte estadoal.

## LOCOMOÇÃO

O serviço de locomoção pela organisação dada, é feito simultaneamente para toda a linha, estadoal e federal, sendo as respectivas despezas lançadas em conta commum, deduzindo-se depois a parte de despeza que cabe a linha federal da formula mandada adoptar por Portaria de 4 de fevereiro de 1892, por isso os dados infra mencionados são referentes á extensão de 99 kilometros.

Houve durante o anno 2.709 trens que percorreram 109.180 kilometros, sendo :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Mixtos | 726 | com o percurso de . . . . . | 71.934 |
| Carga | 491 | » » . . . . . | 18.288 |
| Especiaes | 16 | » » . . . . . | 1.396 |
| Lastro | 1.476 | . . . . . . . . . . . . | 17.562 |

As locomotivas e vehiculos consumiram :

| | t kg. | | |
|---|---|---|---|
| Carvão | 1.409.255 | . . . . . . . . . . . . | 55:289$465 |
| Graxa | 1.377 | . . . . . . . . . . . . | 1:536$441 |
| Oleos | 4.879 | . . . . . . . . . . . . | 3:315$330 |
| Estopa | 877 | . . . . . . . . . . . . | 958$364 |

As despezas com a locomoção attingem a 61:952$206 na parte federal, deduzidas pela formula acima citada.

## TRAFEGO

Foram transportados durante o anno em toda linha:

| | |
|---|---:|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . . | 22.888 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 44.994 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 2.254 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | t 1.241 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 49.332 |

sendo:

| | |
|---|---:|
| Passageiros (1ª e 2ª classe) — kilometro . . . | 2.511.634 |
| Animaes-kilometro . . . . . . . . . . | 92.414 |
| Bagagens e encommendas — tonelada-kilometro . | 43.435 |
| Mercadorias — tonelada-kilometro . . . . . | 2.811.924 |

Attendendo sómente ao prolongamento (linha federal) foram transladados durante o anno:

| | |
|---|---:|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . . | 9.756 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 25.620 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | t 509.010 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | t 19.164.387 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 1.468 |

sendo:

| | |
|---|---:|
| Passageiros (1ª e 2ª classe) — kilometro. . . . | 1.379.644 |
| Animaes-kilometro . . . . . . . . . . | 52.848 |
| Bagagens e encommendas — toneladas-kilometro . | 21.378 |
| Mercadorias — toneladas-kilometro . . . . . | 785.739 |

As mercadorias transportadas discriminaram-se pelo seguinte quadro:

| | t | |
|---|---:|---:|
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 7.238.616 | 107:703$480 |
| ·. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.833.430 | 37:350$220 |
| ıdas. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 872.273 | 14:605$200 |
| ue . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.357.275 | 13:894$360 |
| háo . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.119.879 | 12:903$720 |
| ıgens . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 313.351 | 5:280$260 |
| :ar . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 350.517 | 4:753$240 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 403.036 | 4:034$540 |
| iras. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 120.482 | 3:453$360 |
| ıes . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 238.530 | 2:103$360 |
| ı e vidros . . . . . . . . . . . . . . . . | 35.533 | 731$200 |
| os . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 55.545 | 703$440 |
| riaes para construcção . . . . . . . . . . . | 50.918 | 442$800 |
| rsas. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 4.106.952 | 27:654$340 |
| Total. . . . . . . . . . . . . | 19.164.387 | 233:765$320 |

São os seguintes os algarismos da receita e despeza no anno proxim[o] passado :

| | |
|---|---|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . . | 302:133$560 |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . . | 163:678$577 |
| Saldo. . . . . . . . . . . . . . . . | 138:454$983 |

Que se discriminam assim :

**Receita**

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . | 49:872$400 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 236:765$320 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 9:652$080 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 2:514$460 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 3:102$000 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . . | 98$500 |
| Multas . . . . . . . . . . . . . . . | 76$100 |
| Rendas eventuaes. . . . . . . . . . . . | 52$700 |
| | 302:133$560 |

**Despeza**

| | |
|---|---|
| Administração . . . . . . . . . . . . . | 33$750 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 18:682$832 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | — |
| Conservação. . . . . . . . . . . . . . | 45:642$562 |
| | 64:359$144 |
| Deduzida da conta commum pela formula . . . | 99:319$433 |
| | 163:678$577 |

O movimento da receita e despeza do prolongamento desde a ina[u]guração do trafego em 2 de fevereiro de 1892, até 31 de dezembro de 189[3] foi o seguinte:

| DISCRIMINAÇÃO | | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|---|
| 1892 | 1º semestre. . . . . . . . . . . . | 31:718$130 | 23:591$990 | [illegible] |
| | 2º semestre. . . . . . . . . . . . | 78:197$230 | 50:001$324 | [illegible] |
| 1893 | 1º semestre. . . . . . . . . . . . | 90:809$240 | 74:656$935 | [illegible] |
| | 2º semestre. . . . . . . . . . . . | 202:324$320 | 89:021$622 | [illegible] |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos durante o anno 2.922 telegrammas conte[ndo] 36.824 palavras.

## ACCIDENTES

Nenhum accidente ha a registrar.

# Estrada de Ferro Victoria a Peçanha

| | k. |
|---|---|
| Extensão em construcção. . . . . . . . . . | 84.100 |
| » » estudos . . . . . . . . . . . | 422.518 |
| total . . . . . . . . . . . | 506.618 |

**›za de garantia de juros de 6 °/₀ ao anno sobre o capital que for empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**›ncessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Bahia e Minas*

## ESTUDOS

Ficaram terminados os estudos de toda a linha na extensão total 506k,618.

Foram apresentadas a esta Inspectoria e por ella informados e nettidos á secretaria de Industria os estudos definitivos dos trechos Garganta do Fontana a Natividade com 128k,518 e da Natividade a çanha com 294k,000.

## LOCAÇÃO

Durante o anno foram locados onze kilometros e seiscentos metros.

## CONSTRUCÇÃO

Acha-se em construcção o primeiro trecho da Estrada de Ferro Victoria á Garganta do Fontana, tendo-se effectuado os seguintes trabalhos até 31 de dezembro de 1893:

| | m 3 |
|---|---|
| Excavação em terra . . . . . . . . . . . | 97.306,000 |
| » » pedra solta . . . . . . . . . | 9.612,000 |
| » » rocha . . . . . . . . . . . | 5.960,000 |
| Alvenaria de pedra secca . . . . . . . . . | 49.000 |
| Alvenaria com argamassa de 2 de cal e 3 de areia. | 59.000 |
| Excavações para fundações . . . . . . . . . | 371.000 |

Conforme relata o engenheiro-fiscal, trabalharam durante o anno: ›s engenheiros, um desenhista, dous auxiliares technicos, e em média enta trabalhadores.

# Estrada de Ferro Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim

| | k. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . . | 1.659 |
| » » CONSTRUCÇÃO . . . . . . . . . . | 88.341 |
| TOTAL. . . . . . . . . . . . | 90.000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro**

Tendo a Companhia solicitado do Governo autorisação para fazer a revisão do traçado, por ser reconhecida a impossibilidade de locar a linha approvada, não tiveram andamento os trabalhos de construcção durante o anno. Limitaram-se os serviços á reparação do leito e a construcção de algumas obras indispensaveis á sua consolidação.

O pequeno trecho em trafego foi inaugurado em fevereiro de 189[illegible], e o serviço do trafego tem sido feito com regularidade pelos trens da Estrada de Ferro Carangola, por cujo serviço tem sido pago á mesma estrada o seguinte:

| | |
|---|---|
| 1º semestre de 1893 . . . . . . . . . . . | 1:641$933 |
| 2º » » » . . . . . . . . . . . | 1:736$870 |
| Total . . . . . . . . . . | 3:378$803 |

havendo durante o anno 1.348 trens que percorreram 2.236 kilometros.

| | |
|---|---|
| A receita importou em . . . . . . . . . . | 7:680$340 |
| A despeza » » . . . . . . . . . . | 10:03?$573 |
| Havendo um *deficit* de . . . . . . . . . . | 2:348$233 |

Vigoram nesta estrada, provisoriamente, as tarifas approvadas para a Estrada de Ferro Carangola.

# Estrada de Ferro Carangola

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . . . | 223.956 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . . | 223.956 |

**oza do garantia do juros de 7 % sobre o capital de 6.000:000$000**

**Cessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.*

## VIA PERMANENTE

**Foram substituidos durante o anno :**

| | |
|---|---|
| Trilhos de aço. . . . . . . . . . . . . . | 4.295 |
| Chapas . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.510 |
| Parafusos . . . . . . . . . . . . . . . | 32.430 |
| Grampos . . . . . . . . . . . . . . . | 20.561 |
| Dormentes. . . . . . . . . . . . . . . | 16.627 |

**Importou a despeza com a via permanente em :**

| | |
|---|---|
| Pessoal. . . . . . . . . . . . . . . . . | 163:463$020 |
| Material . . . . . . . . . . . . . . . . . | 117:201$060 |
| Total . . . . . . . . . | 280:664$080 |

## LOCOMOÇÃO

O serviço foi feito por 14 locomotivas, que percorreram 322.578 ki-lometros, havendo um accrescimo de 25 % sobre o que percorreram o anno anterior.

As officinas funccionaram com regularidade.

As despezas desta repartição importaram em : conducção de locomotivas :

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . . . . | 35:891$280 |
| Material. . . . . . . . . . . . . . . . . | 119:424$009 |

Officinas e deposito :

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . . . . | 102:058$259 |
| Material. . . . . . . . . . . . . . . . . | 56:427$452 |
| 1 locomotiva nova (Compound). . . . . . . . | 41:437$875 |
| Total . . . . . . . . . . | 355:238$875 |

O material consumido pelas locomotivas, com o serviço activo, consta do seguinte:

| | |
|---|---|
| Carvão | 1.664.423,00 k |
| Lenha | 7.405,00 m3 |
| Graxa | 12.730,00 k |
| Oleos | 7.836,00 lts. |
| Estopa | 4.375,00 k |
| Kerozene | 222,00 lts. |

## TRAFEGO

O serviço correu regularmente, sendo feito por 2 trens mixtos na linha do centro, 2 no ramal do Patrocinio e 4 no ramal de Itabapoana.

O numero de trens foi de 4.557 os quaes percorreram 272.232 kilometros com um percurso médio de 59.740,00 metros.

Foi o seguinte o percurso dos trens:

| | | |
|---|---|---|
| 2.934 | trens mixtos percorreram | 180.537 kilometros. |
| 339 | » de cargas percorreram | 46.853 » |
| 1.079 | » especiaes » | 28.063 » |
| 205 | » de lastro » | 16.779 » |

Importaram as despezas desta secção em:

### SERVIÇO CENTRAL

| | |
|---|---|
| Pessoal | 16:257$866 |
| Material | 410$000 |

### SERVIÇO DOS TRENS

| | |
|---|---|
| Pessoal | 27:825$533 |
| Material | 620$000 |

### SERVIÇO DAS ESTAÇÕES

| | |
|---|---|
| Pessoal | 100:405$392 |
| Material | 9:804$907 |
| Total | 155:323$698 |

### PASSAGEIROS

Foram transportados 108.780 dos quaes

| | |
|---|---|
| De 1ª classe | 44.670 |
| De 2ª » | 64.110 |

cujo percurso total foi de 5.258.193,00 PK e percurso médio da unidade 48,43 k.

### BAGAGENS

Foram transportadas 1.254 T de bagagens com um percurso de 34.297,00 TK.

### ANIMAES

Os animaes transportados foram em numero de :

| | |
|---|---:|
| Animaes de montaria . . . . . . . . . . . . | 4.094 |
| Bois, vaccas e vitellas. . . . . . . . . . . | 189 |
| Carneiros, porcos, etc., etc. . . . . . . . . | 4.018 |
| Total. . . . . . . . . . . | 8.301 |

O percurso médio foi de 46,92 k por cabeça.

### MERCADORIAS

Foram transportadas 32.388,134 T de mercadorias sendo 10.857,760 T de importação e 21.530,374 T de exportação, com um percurso total de 2.946.221,705 TK.

Foram transmittidos durante o anno 4.104 despachos telegraphicos pagos com 120.612 palavras ; 930 por conta dos Governos Federal e Estadoal com 25.254 palavras, 41.124 em serviço da companhia com 180.420.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita geral da estrada foi a seguinte :

| | |
|---|---:|
| Viajantes. . . . . . . . . . . . . . . | 272:517$601 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 698:327$540 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 45:019$920 |
| Animaes e carros . . . . . . . . . . . | 18:835$280 |
| Aluguel de trens e vehiculos . . . . . . . | 5:439$080 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 9:689$100 |
| Armazenagens . . . . . . . . . . . . | 6:926$940 |
| Eventuaes . . . . . . . . . . . . . | 2:001$940 |
| Ensaque e expediente. . . . . . . . . . | 2:130$020 |
| Commissão de supprimento . . . . . . . . | 3:208$080 |
| Trabalhos para particulares. . . . . . . . | 21:782$322 |
| Aluguel de uma locomotiva para a E. de F. Itapemirim . . . . . . . . . . . . . . . | 4:458$803 |
| Juros de banqueiros em Londres (1º semestre). . | 278$222 |
| Receita total . . . . . . . . | 1.090:914$848 |
| Tendo sido a despeza de. . . . . . . . . . | 1.117:282$854 |
| Resulta o *deficit* de . . . . . . . . . . . | [illegible] |

Os resultados do trafego teem sido os seguintes nos ultimos cinco annos :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| 1889 . . . . . . . . . . . . | 581:661$011 | 340:486$572 | 232:174$369 | |
| 1890 . . . . . . . . . . . . | 576:550$912 | 375:242$633 | 201:308$279 | |
| 1891 . . . . . . . . . . . . | 650:816$560 | 480:313$905 | 170:502$655 | |
| 1892 . . . . . . . . . . . . | 824:126$612 | 875:119$316 | . . . . . . | 50:9[illegible] |
| 1893 . . . . . . . . . . . . | 1.090:914$848 | 1.117:282$354 | . . . . . . | 26:36[illegible] |

## ACCIDENTES

Deram-se durante o anno 14 descarrilamentos sem offensas physicas e 3 encontros d'elles, resultando avarias em 12 wagons, a morte de um empregado e contusões em 3 viajantes.

# E. F. Barão de Araruama

| | k |
|---|---|
| Extensão em trafego. . . . . . . . . . . | 27,000 |
| » » construcção . . . . . . . . . | 66,500 |
| » total. . . . . . . . . . . . . . | 93,500 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.*

## PARTE EM TRAFEGO

## VIA PERMANENTE

O leito da estrada foi conservado regularmente, tendo-se construido muralhas de pedra secca nos kilometros 3, 10 e 14 com o volume total de 1.262,332 metros cubicos.

## LOCOMOÇÃO

Trabalharam na linha duas locomotivas de typo *consolidation* do percorrido 23.183 kilometros no trafego, e uma outra que correu 4.791 no lastro.

Essas locomotivas consumiram no trafego:

| | |
|---|---|
| Carvão | 283,530 t |
| Lenha | 308 m3 |
| Graxa | 1,118 kg. |
| Oleos | 785 l |
| Estopa | 489 kg. |

no lastro:

| | |
|---|---|
| Carvão | 32,982 t |
| Lenha | 273 |
| Graxa | 261 kgs. |
| Oleos | 232 l |
| Estopa | 145 kgs. |

## TRAFEGO

O movimento dos trens foi:

| | NUMERO | PERCURSO |
|---|---|---|
| Trens mixtos | 730 | 19.710 |
| » de cargas | 2 | 54 |
| » especiaes de passageiros | 16 | 432 |
| » de lastro | 284 | 4.791 |

Foram transportados durante o anno:

| | QUANTIDADE |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | 2.274 |
| » » 2ª » | 3.285 |
| Animaes | 159 |
| Bagagens e encommendas | 21,172 t |
| Café | 422,166 |
| Assucar | 15,777 |
| Cereaes | 33,339 |

Desde a inauguração tem sido o seguinte o movimento de receita lespeza:

| ANNO | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1. . . . . . . . . . . . . . | 11:340$000 | 34:510$149 | 23:170$149 |
| 2. . . . . . . . . . . . . . | 37:618$240 | 93:661$583 | 53:043$346 |
| 3. . . . . . . . . . . . . . | 38:641$140 | 147:932$345 | 109:320$905 |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos durante o anno 276 telegrammas pagos com 604 palavras e 550 em serviço do trafego com 3.600 palavras.

## PARTE EM CONSTRUCÇÃO

O serviço de construcção foi interrompido em maio do anno proximo ado.

## MEDIÇÃO

Esta Inspectoria mandou proceder a uma medição geral do trabalho xecutado em toda a linha, para a fixação do capital definitivo. ssa medição, salvo alguma modificação feita na verificação, consta o quadro seguinte:

# Estrada de Ferro Central de Macahé

| | k |
|---|---|
| Extensão em trafego . . . . . . . . . . . . | 44.000 |
| » » construcção . . . . . . . . . . | 13.280 |
| » total . . . . . . . . . . . . . . | 57.280 |

**.z.a da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Concessionaria** — *A Companhia Industria, Lavoura e Via;ão de Macahé.*

## VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

A' Estrada de Ferro Central de Macahé não foi fornecido o material cessario á sua boa conservação. Assim não adquiriu a Companhia rmentes em quantidade sufficiente e a falta de grampos impediu rante o anno proximo findo que se procedesse á pregação geral da lha.

Apezar, entretanto, desses graves embaraços á boa marcha da conserção, locomoção e trafego, não foi este ultimo interrompido.

Actualmente procede-se ao levantamento do leito da linha nos kilotros 19, 20, 21 e 35, que ficaram inundados em março de 1892 e feveiro de 1893.

Os trabalhos de construcção correram com extrema morosidade no no proximo findo.

## TRAFEGO

O serviço do trafego correu regularmente, embora possuindo a comnhia apenas tres machinas, sendo duas do typo tanque sem tender e uma tender, americana.

Fizeram o serviço 732 trens da carreira que percorreram 33.411.508 k.

O numero de passageiros transportados durante o anno foi:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1° semestre | 1ª classe | 650 | |
| | 2ª » | 3.698 | |
| | Ida e volta | 735 | 5.083 |
| 2° semestre | 1ª classe | 599 | |
| | 2ª » | 3.910 | |
| | Ida e volta | 665 | 5.174 |
| | Total no anno | | 10.257 |

O movimento de bagagens e encommendas foi:

| | t |
|---|---|
| 1° semestre | 30.376 |
| 2° » | 28.616 |
| Total no anno | 58.992 |

O de mercadorias foi:

| | t |
|---|---|
| 1° semestre | 1.122.700 |
| 2° » | 861.628 |
| Total no anno | 1.984.328 |

Foram transmittidos durante o anno 23 telegrammas com 331 palavras.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita da estrada distribue-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Passagens: 1ª classe | 4:951$700 |
| » 2ª » | 10:359$700 |
| » ida e volta | 6:588$700 |
| Bagagens e encommendas | 1:941$980 |
| Animaes | 844$000 |
| Telegrammas | 37$900 |
| Rendas diversas | 472$000 |
| Mercadorias | 26:321$700 |
| Total | 51:517$680 |

A despeza reconhecida foi de 96:505$669, d'onde o def[illegible] de 44:987$989.

# Estrada de Ferro de Cantagallo

| | | |
|---|---|---|
| Extensão em trafego . . . . . . . . . . . | | 180.510 |
| » : | | |
| Extensão da linha principal. . . . . . | 178.510 | |
| » do ramal . . . . . . . . . | 2.000 | 180.510 |

**Cessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.*

## VIA PERMANENTE

Durante o anno foi feito o serviço de policia e guarda da linha de -do com as disposições regulamentares em vigor.

Os trabalhos executados e o material empregado na conservação du-e o anno constam dos seguintes :

| | |
|---|---|
| Nivelamento da linha. . . . . . . . . . | 22.407 |
| Terra empregada no nivelamento . . . . . | 12.391 |
| Vallas e valletas desobstruidas . . . . . . | 236.193 |
| Vallas e valletas construidas . . . . . . . | 2.450 |
| Limpa e roçada . . . . . . . . . . . . | 6.893.594 |
| Repregação. . . . . . . . . . . . . | 90.320 |
| Juntas niveladas . . . . . . . . . . . . | 42.465 |
| Passagens do nivel preparados. . . . . . . | 9 |
| Pontilhões desobstruidos e limpos. . . . . . | 211 |
| Boeiros » » . . . . . | 278 |
| Valletas de obras de arte limpas . . . . . . | 53 |
| Trilhos de aço empregados . . . . . . . . | 335 |
| Chapas empregadas . . . . . . . . . . | 1.661 |
| Parafusos empregados. . . . . . . . . . | 34.270 |
| Grampos. . . . . . . . . . . . . . | 35.464 |
| Coxins (coussinets). . . . . . . . . . . | 184 |
| Dormentes . . . . . . . . . . . . . | 13.136 |
| Longarinas . . . . . . . . . . . . . | 520 |
| Agulhas . . . . . . . . . . . . . . | 4 |
| Cruzamentos empregados . . . . . . . . | 6 |

Foram reparadas algumas estações, casas de turmas, caixas e enca-ıentos de agua e giradores.

Foram assentados desvios nas officinas de Cachoeira e proximo á ıção de Monerat (k.140), e construidos um girador em Cachoeira, e ïcios para deposito da residencia em Friburgo, para a agencia em Ca-

choeira e para a estação do Porto das Caixas, e bem assim um boeira de $0^m,7 \times 1^m,0$ no kilometro 169.

Acha-se em construcção um pontilhão no kil. 173 entre Cordeiro e Macuco.

LOCOMOÇÃO

Durante o anno o serviço de conducção dos trens foi feito regularmente, percorrendo as locomotivas 537.198 kilometros e consumindo:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . | k 7.412.793 |
| Lenha . . . . . . . . . . . . . . . | m3 1.406 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . | 24.202 |
| Oleos. . . . . . . . . . . . . . . | l 19.908,5 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . | k 9.660 |
| Kerosene . . . . . . . . . . . . . . | l 861 |

O consumo por locomotiva kilometro foi:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . | 13.820 |
| Lenha. . . . . . . . . . . . . . . | 0.0026 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . | 0.045 |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . . | 0.037 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . | 0.017 |
| Kerosene . . . . . . . . . . . . . . | 0.0016 |

As officinas de Cachoeira bem como os depositos estabelecidos em Maruhy e Friburgo acham-se em condições regulares e tem continuado no trabalho de estreitar carros e locomotivas para a bitola de $1^m,0$.

Em Cachoeira estão montadas 4 locomotivas Baldwin destinadas ao serviço da Serra de Friburgo logo que seja reduzida a bitola ($1^m,10$ a $1^m,0$).

*Trafego.* — O trafego desta via-ferrea foi feito com regularidade durante os oito primeiros mezes do anno. De setembro em diante, porém tornou-se impossivel o serviço regular em consequencia da revolta da armada na bahia do Rio de Janeiro.

Durante o anno o trafego foi feito pelos seguintes trens:

| | |
|---|---|
| Trens expressos . . . . . . . . . . . . | 1.673 |
| » de cargas . . . . . . . . . . . . | 4.387 |
| » mixtos . . . . . . . . . . . . | 2.922 |
| » especiaes . . . . . . . . . . . . | 581 |
| » de lastro . . . . . . . . . . . . | 38 |
| Total. . . . . . . . | 9.601 |

O percurso total desses trens foi de 459.789.

Transportaram-se 90.520,5 passageiros de 1ª classe, 90.078,5 de 5.819 de bilhetes de periodo, 4.826,834 tons. de bagagens e encommen- 4.636 animaes e 55.637,698 tons. de mercadorias.

Discriminam-se as mercadorias do seguinte modo :

| | |
|---|---|
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . | 5.822.606 |
| Fumo. . . . . . . . . . . . . . . . . | 30.762 |
| Milho. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.214.697 |
| Feijão . . . . . . . . . . . . . . . . | 322.385 |
| Toucinho . . . . . . . . . . . . . . . | 51.339 |
| Assucar. . . . . . . . . . . . . . . . | 283.346 |
| Diversas. . . . . . . . . . . . . . . | 47.912.563 |

## TELEGRAPHO

Durante o anno funccionou com regularidade, tendo soffrido alguns paros. O numero total de telegrammas transmittidos durante o anno, foi 4.123 com 80.329 palavras.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita total elevou-se a 2.483:424$561 assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Viajantes . . . . . . . . . . . . . . | 601:130$012 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 344:102$526 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 11:115$250 |
| Vehiculos . . . . . . . . . . . . . . | 502$940 |
| Telegrammas . . . . . . . . . . . . . | 8:410$060 |
| Trens especiaes . . . . . . . . . . . | 32:102$870 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 1.484:100$273 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . . | 477$100 |
| Certificados. . . . . . . . . . . . . | 1:474$030 |
| Total. . . . . . . | 2.483:424$561 |

## ACCIDENTES

Nada occorreu digno de nota.

# Estrada de Ferro do Norte

| | k. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . | 45.340 |
| » POR ESTUDAR . . . . . . . . . . | 75.000 |
| » TOTAL. . . . . . . . . . . . . | 120.340 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *The Rio de Janeiro and Northern Railw Company.*

Por portaria de 29 de março de 1893, foram approvadas as novas tarifas desta estrada de ferro.

Diz o engenheiro fiscal: « Pela sua posição especial, desenvolvendo-se ao longo do littoral e contornando em grande parte a bahia do Rio de Janeiro, tem esta estrada prestado ao governo não pequenos serviços na presente quadra, fornecendo transporte a tropas e munições e proporcionando meios promptos de fortificar e guarnecer diversos pontos accessiveis do mesmo littoral.

Tanto quanto é possivel nas difficeis emergencias actuaes e o permittem os recursos actuaes de que dispõe a estrada, tem sido feito esse serviço de modo satisfactorio. Não ha duvida, porém, que essa inilludivel necessidade tem acarretado profundas irregularidades nos serviços normaes da estrada, que tem dado logar a reclamações, mas que em verdade se justificam plenamente, attendendo-se ao accumulo excepcional do serviço na presente quadra.»

## VIA PERMANENTE

O estado de conservação da linha não é satisfactorio, devido isso em parte á difficuldade que tem encontrado a companhia para a acquisição de dormentes.

## LOCOMOÇÃO

O serviço foi feito no 1° semestre do anno proximo passado por tres
notivas que percorreram 49.326 kilometros no trafego e 319 kilo-
'os no lastro tendo consumido 379.806 kilogrammas de carvão no
ieiro serviço e 2.584 no segundo.

O consumo neste semestre de lubrificante e estopa foi para locomotivas
hiculos :

| | GRAXA | OLEOS | KEROSENE | ESTOPA |
|---|---|---|---|---|
| | k. | l. | l. | k. |
| rafego. . . . . . . . . . . | 917.170 | 2.551.540 | 3).961 | 630.170 |
| stro. . . . . . . . . . . . | 11.830 | 13.460 | 0.03) | 9.830 |

## TRAFEGO

No 1° semestre do anno passado transitaram na linha 1318 trens per-
ndo 42.432 kilometros no trafego e 4 trens percorrendo 319 kilo-
os no lastro.

Foram transportados durante os tres primeiros trimestres :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . | 13.071 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 66.355 |
| » » ida e volta. . . . . . . . | 927 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 342.180 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . . | 789 |
| Vehiculos. . . . . . . . . . . . . . | 41 |
| Trens especiaes. . . . . . . . . . . . | 2 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | k. 6.952.794 |

Não foram fornecidos pela companhia dados relativos ao 2° semestre.

## ACCIDENTES

No correr do anno deram-se alguns accidentes, devidos alguns ao
estado da linha.

Ha a registrar a morte de uma pessoa extranha á estrada.

# Estrada Principe do Grão-Pará

| | k. |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . | 92,038 |

sendo na

| | |
|---|---|
| 1ª SECÇÃO. . . . . . . . . . . . . . . . . | 16,000 |
| 2ª » . . . . . . . . . . . . . . . . . | 6,200 |
| 3ª » . . . . . . . . . . . . . . . . . | 69,838 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** —*A Rio de Janeiro and Northern Railway Company.*

Pelo decreto n. 1341, de 7 de abril de 1893, foi declarada caduca a concessão do prolongamento da estrada de ferro Principe do Grão-Pará, da estação do Areal á Entre-Rios.

## VIA PERMANENTE

Foram durante o anno executados os seguintes trabalhos de conservação:

| | |
|---|---|
| Nivelamento da linha. . . . . . . . . . . | m. 83,719 |
| Repregação. . . . . . . . . . . . . . . | m. 55,773 |
| Vallas e valletas . . . . . . . . . . . . | m. 66,290 |
| Limpeza de esgotos . . . . . . . . . . . | m. 11,777 |
| Capinação . . . . . . . . . . . . . . . | m². 829,367 |
| Roçado . . . . . . . . . . . . . . . . | m². 247,233 |
| Lastro de terra . . . . . . . . . . . . | m³. 16,668 |
| Juntas niveladas . . . . . . . . . . . . | 9,783 |

A despeza com esses trabalhos foi assim distribuida:

## CONSERVAÇÃO ORDINARIA

| | |
|---|---|
| Pessoal . . . . . . . . . . . . . . | 55:439$599 |
| Material. . . . . . . . . . . . . . | 53:378$003 |
| Total. . . . . . . . | 108:817$602 |

## LOCOMOÇÃO

As locomotivas percorreram durante o anno 292,431 kilometros, do :

| | |
|---|---|
| Em serviço do trafego . . . . . . . . . . | 287,446 |
| » » » lastro . . . . . . . . . . . | 4,985 |
| Total. . . . . . . . | 292,431 |

O consumo de carvão, lubrificantes, etc. no serviço do trafego:

| | | | |
|---|---|---|---|
| vão. . . . . . | t. k. 3479,092 | no valor de. . . . . . | 143:546$612 |
| xa . . . . . . | k. 8,403 | » » ». . . . . . . | 7:403$232 |
| os . . . . . . | l. 20,205 | » » ». . . . . . . | 21:297$768 |
| opa. . . . . . | k. 4,668 | » » ». . . . . . . | 3:416$654 |
| ozene . . . . . | l. 757 | » » ». . . . . . . | 176$135 |

O consumo desses materiaes no serviço do lastro foi de :

| | | | |
|---|---|---|---|
| vão. . . . . . | k. 26,337 | no valor de . . . . . . | 937$564 |
| ixa . . . . . . | k. 74 | » » » . . . . . . . | 62$616 |
| opa. . . . . . | k. 59 | » » » . . . . . . . | 41$364 |
| os . . . . . . | l. 152 | » » » . . . . . . . | 150$724 |

## TRAFEGO

Durante o anno foram organisados 15.648 trens assim distribuidos :

### LINHA DE MAUÁ

| | |
|---|---|
| Trens expressos . . . . . . . . . . . . . | 552 |
| » de carga . . . . . . . . . . . . . | 1.142 |
| » mixtos. . . . . . . . . . . . . . | 414 |
| » especiaes . . . . . . . . . . . . . | 68 |
| » de lastro . . . . . . . . . . . . . | 4 |

### LINHA DA SERRA

| | |
|---|---|
| Trens expressos . . . . . . . . . . . . . | 2.596 |
| » de carga . . . . . . . . . . . . . | 6.114 |
| » mixtos. . . . . . . . . . . . . . | 771 |
| » especiaes . . . . . . . . . . . . . | 95 |
| » de lastro . . . . . . . . . . . . . | 2 |

### LINHA DO PROLONGAMENTO

| | |
|---|---|
| Trens expressos . . . . . . . . . . . . . | 1.116 |
| » de carga . . . . . . . . . . . . . | 521 |
| » mixtos. . . . . . . . . . . . . . | 1.711 |
| » especiaes . . . . . . . . . . . . . | 159 |
| » de lastro . . . . . . . . . . . . . | 419 |

O serviço de transportes comparado com o de 1892 foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Viajantes em 1893 . . . . . . . . . . . . | 117.796 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . . | 111.945 |
| Differença . . . . . . . . | 5.851 |
| Bagagens (1893) . . . . . . . . . . . . | t. 2,028,503 |
| » (1892) . . . . . . . . . . . . | t. 2,490,362 |
| Differença . . . . . . . . | t. 461,859 |
| Encommendas em 1893 . . . . . . . . . . | t. 272,450 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . | t. 46,1324 |
| Differença . . . . . . . . | t. 188,874 |
| Mercadorias em 1893 . . . . . . . . . . | t. 47,696,124 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . | t. 47,107,232 |
| Differença . . . . . . . . | t. 588,902 |
| Animaes em 1893 . . . . . . . . . . . . | 2.712 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . . | 46.811 |
| Differença . . . . . . . . | 44.099 |
| Vehiculos em 1893 . . . . . . . . . . . . | 104 |
| » » 1892 . . . . . . . . . . . . | 105 |
| Differença . . . . . . . . | 1 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Foi de 1.369:398$630 a receita em 1893 contra a de 1.580:421$294 em 1892, verificando-se uma differença para menos de 211:022$664.

Comparando-se as differentes parcellas da receita de 1893 com as de 1892 encontram-se entre outras, as seguintes differenças:

| | |
|---|---|
| Passagens (1893) . . . . . . . . . . . . | 597:139$403 |
| » (1892) . . . . . . . . . . . . | 737:807$940 |
| Differença para menos . . . | 140:668$537 |
| Bagagens (1893) . . . . . . . . . . . . | 111:107$155 |
| » (1892) . . . . . . . . . . . . | 137:201$100 |
| Differença para menos . . . | 26:093$945 |

## ACCIDENTES

Os accidentes mais importantes foram o descarrilamento de um trolly de serviço que produziu ferimentos em dous empregados da estrada e a morte de uma pessoa extranha ao serviço, por um trem de lastro.

# Estrada de Ferro da Tijuca

| | k |
|---|---|
| Extensão em construcção . . . . . . . . . . | 11.000 |
| » » estudos . . . . . . . . . . | 4.000 |
| » total . . . . . . . . . . . . . | 15.000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro da Tijuca.*

As obras para a construcção d'esta via-ferrea estiveram completa-nte paralysadas durante o anno de 1893, limitando-se a companhia a eiros serviços de conservação.

Por decreto n. 1655 de 20 de janeiro do corrente anno foi declarada luca a concessão d'esta via-ferrea.

# Estrada de Ferro do Corcovado

| | k |
|---|---|
| Extensão em trafego . . . . . . . . . . . . | 3.760 |
| » total. . . . . . . . . . . . . | 3.760 |

**Não goza de garantia de juros**

**essionaria** — *A Companhia Ferro Carril e Hotel do Corcovado.*

## VIA PERMANENTE

Durante o anno proximo findo foi o seguinte o material substituido:

663 dormentes.
4.021 parafusos diversos.
2.998 grampos.

Nas pontes foram substituidas tres vigas de 5 metros de extensão da uma.

## LOCOMOÇÃO

O serviço do trafego d'esta estrada no anno proximo findo foi e- ctuado por quatro locomotivas, duas suissas e duas americanas, q- fizeram 5.669 trens, sendo :

5.427 trens ordinarios.
108 » extraordinarios.
84 especiaes.
50 de lastro.

As locomotivas percorreram 17.406,570 kilometros e consumiram

| | k. |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . . . | 363.400 |
| Graxa. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.483 |
| Oleo. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.858 |
| | k. |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . . | 282 |

O consumo de combustivel e lubrificante por trem-kilometro fo- seguinte: 21 kilogrammas de carvão, 85 grammas de graxa, 10 centilitr- de oleo e 15 grammas de estopa.

## TRAFEGO E MOVIMENTO FINANCEIRO

O numero total de passageiros de 1ª classe transportados, foi d- 42.096, produzindo a receita total de 46:022$100.

A despeza total do custeio e conservação da estrada foi de 54:199$40- realizando-se portanto, um *deficit* de 8:177$300, inferior ao do anno ante- rior. A despeza assim se classifica :

| | |
|---|---|
| Tracção e locomoção . . . . . . . . . . | 40:937$440 |
| Via-permanente . . . . . . . . . . . . | 10.552$260 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 2:709$700 |

Os resultados do trafego nos tres ultimos annos teem sido :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . | 35:033$000 | 40:970$000 | [illegible] |
| 1892 . . . . . . . . . . . . . . . . | 44:393$900 | 61:088$495 | [illegible] |
| 1893 . . . . . . . . . . . . . . . . | 45:022$100 | 54:199$400 | 8:17[illegible] |

## ACCIDENTES

Nenhum accidente houve.

## Estrada de Ferro Metropolitana

| | km |
|---|---|
| Extensão estudada, em construcção . . . . . . | 3.135 |

**Não goza de garantia de juros**

**acessionarios** — *Dr. Pedro Caminada e o Banco da Republica do Brazil.*

Sobre esta estrada nada ha a accrescentar ao que foi dito no torio apresentado no anno passado.

## Estrada de Ferro Capital á Guaratiba

| | km |
|---|---|
| Extensão estudada . . . . . . . . . . . . | 9.800 |
| » por estudar (approximadamente) . . . | 55.000 |
| » total . . . . . . . . . . . . . . | 64.800 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionario** — *Affonso Carneiro Brandão.*

Tendo sido negada a approvação de estudos apresentados pelo consionario, este requereu reconsideração do despacho.

A petição foi informada por esta Inspectoria e pende de solução.

## Estrada de Ferro Botafogo a Angra dos Reis

| | km |
|---|---|
| Extensão em construcção. . . . . . . . . . | 193.340 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Sapucahy.*

Nada ha que accrescentar ao que sobre esta estrada foi dito no atorio do anno passado.

A Companhia por motivos de ordem economica teve de suspender os us trabalhos, até que, melhorando a situação, consiga recursos para começal-os.

Foi este facto levado ao conhecimento do Governo.

## Estrada de Ferro Elevada da Lagôa

| | km |
|---|---|
| Extensão em estudos . . . . . . . . . . . . | 10.000 |
| » total. . . . . . . . . . . . . . | 10.000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionaria** — *A Companhia Melhoramentos da Lagôa [illegible] Botafogo.*

A Companhia apresentou novos estudos que já foram informados [illegible] esta Inspectoria.

## Estrada de Ferro S. Francisco Xavier ao Commercio

Extensão :

| | k |
|---|---|
| Da Mangueira a Belém . . . . . . . . . | 67.232 |
| Em estudos. . . . . . . . . . . . . . | 138.768 |
| total. . . . . . . | 206.000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** — *A Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil.*

A 15 de fevereiro de 1883 foram officialmente inaugurados os trabalhos de construcção desta estrada de ferro em Belém.

Pelo Congresso Federal foi autorisado o Governo Federal a conce[illegible] á Empreza cessionaria um ramal que partindo da Estiva vá á cidade [illegible] Mar de Hespanha, tendo sido essa resolução sanccionada por decreto n. [illegible] de 25 de maio de 1893.

## TRECHO DA MANGUEIRA Á BELEM

### TRABALHOS PREPARATORIOS

Durante o anno executaram-se :

| | |
|---|---|
| Revisão | 56.000$^{m}$ |
| Locação | 56.000 |

## MOVIMENTO DE TERRAS

O movimento de terras, exclusive o do ramal para Sapopemba, i de 96.559,2 $m^3$.

Sendo :

| | m3 |
|---|---|
| Em terra | 92.696,8 |
| » pedra solta | 2.896,7 |
| » rocha | 965,7 |

No ramal para Sapopemba o movimento foi, de 4.262 $m^3$ de terra.
Acha-se preparado o leito em uma extensão de 32$^{k}$,778.

## OBRAS DE ARTE

Fizeram-se durante o anno :

| | m3 |
|---|---|
| Excavações em terra para fundações | 885,610 |
| Alvenaria de pedra secca | 620,170 |
| » ordinaria com argamassa de cal e areia | 430,252 |
| » » » » cimento e areia | 300,282 |
| » de lajões | 74,050 |
| » de apparelho | 7,200 |

Acham-se construidas as seguintes obras de arte :

1 ponte.
4 pontilhões.
14 boeiros capeados.
16 boeiros abertos.

## DORMENTES

Foram recebidos durante o anno 19,159 dormentes.

## VIGAS METALLICAS

Foram recebidas e acham-se em deposito as vigas metallicas para as pontes de 10 e 20 metros de vão.

## MATERIAL RODANTE

Foi recebido e acha-se armado o seguinte material rodante:

1 locomotiva typo Mogul.
1 » » Tender.
2 vagões de carga.
4 » » lastro.
1 carro de 1ª classe (passageiros).
1 » mixto.

## MATERIAL FIXO

Acham-se recebidas e em deposito 722,967 t de trilhos accessorios. Os trilhos são do typo Vignole, de aço e pesam 21 kg,6 por metro corrente.

Acham-se tambem em deposito 34 desvios.

# Estrada de Ferro Santa Cruz ao Cruzeiro

| | | k |
|---|---|---|
| Extensão em estudos | . . . . . . . . . . . | 37.000 |
| » por estudar | . . . . . . . . . . . | 183.000 |
| » total (approximada) | . . . . . . . . | 220.000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionaria** — *Companhia Estrada de Ferro Lavoura Ri e S. Paulo.*

Os trabalhos continuam interrompidos em virtude da liquidação forçada da Companhia.

## Estrada de Ferro Paraty a Iguape

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM ESTUDOS . . . . . . . . . . . . | 100.000 |
| » POR ESTUDAR . . . . . . . . . . . | 350.000 |
| » TOTAL (approximada). . . . . . . . . | 450.000 |

**Não goza de garantia de juros**

**oncessionarios** — *Engenheiro Manoel Caetano da Silva Lara e bacharel Pedro de Barros.*

Sobre esta estrada nada ha a accrescentar ao que foi dito no relatorio .terior.

## Estrada de Ferro Leopoldina

LINHA DO CENTRO — PORTO NOVO A SAUDE

Extensão em trafego:

| | k |
|---|---|
| Porto Novo a Saude . . . . . . . . . . . . | 368.917 |
| Ramal da Leopoldina . . . . . . . . . . . | 12.284 |
| Extensão total. . . . . . . . . . . . | 381.201 |

**Não goza de garantia de juros**

**'oncessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Leopoldina.*

### VIA PERMANENTE

A conservação da linha não foi feita durante o anno com regularidade. ' máo o seu estado.

### LOCOMOÇÃO

Foi feito o serviço da tracção no primeiro semestre por 27 locomovas que percorreram 317.925 kilometros e no segundo semestre por 23 ıe percorreram 327.153 kilometros.

As locomotivas consumiram:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . | t 7.264.894 |
| Lenha . . . . . . . . . . . . . . . | m³ 1.864 |

O consumo de carvão por locomotiva — kilometro, foi no primeiro semestre de 11.713 k no trafego e 11.900 k no lastro; no segundo semestre foi de 10.820 k no trafego e 10.922 k no lastro.

O consumo total de lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

| | |
|---|---|
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . | k 67.470 |
| Oleo . . . . . . . . . . . . . . . . | l 22.160 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . | k 11.637 |
| Kerozene . . . . . . . . . . . . . . | l 2.660,5 |

## TRAFEGO

O serviço do trafego foi feito do seguinte modo:

| | | | k |
|---|---|---|---|
| Trens expressos. . . . . | 903 | percorrendo. . | 202.342 |
| » de carga. . . . . | 844 | » . . | 67.058 |
| » mixtos . . . . . | 3.320 | » . . | 288.864 |
| » especiaes. . . . . | 403 | » . . | 17.539 |
| » de lastro. . . . . | 267 | » . . | 7.973 |

Foram transportados:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . . . | 116.221 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 199.529 |
| » » ida e volta . . . . . . . . | 9.482 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . | t 3.071.785 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | 48.954.853 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 15.048 |
| Vehiculos . . . . . . . . . . . . . . | 80 |

As mercadorios transportadas discriminam-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Café . . . . . . . . . . . . . . . | t 20.770.995 |
| Fumo . . . . . . . . . . . . . . . | 454.907 |
| Milho . . . . . . . . . . . . . . . | 1.204.536 |
| Feijão . . . . . . . . . . . . . . . | 1.059.055 |
| Toucinho . . . . . . . . . . . . . . | 1.119.113 |
| Assucar . . . . . . . . . . . . . . | 2.711.[illegible] |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . | 21.[illegible] |

### TELEGRAPHO

Foram transmittidos durante o anno 18.600 telegrammas.

### ACCIDENTES

Deram-se durante o anno varios accidentes, tendo-se damnificado co o material rodante e occorrido os seguintes damnos pessoaes:

Ferimentos: em viajantes, dez; em empregados da estrada, dous; em soas extranhas, dous.

Mortes: em empregados da estrada, duas; em pessoas extranhas, a.

## Estrada de Ferro Ouro Preto ao Peçanha

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM ESTUDOS . . . . . . . . . . . | 170.000 |
| » POR ESTUDAR . . . . . . . . . . . | 247,650 |

**Não goza de garantia de juros**

**»ncessionaria** — *A Companhia de Obras Publicas e Emprezas do Estado de Minas Geraes.*

« Os trabalhos desta estrada acham-se paralysados desde o mez de embro de 1892.

Pela clausula 4ª do decreto n. 373 de 6 de junho de 1891, que regula a concessão, os trabalhos terão começo dentro do prazo de um anno e minarão no de cinco, a contar ambos da data da assignatura do respe- vo contracto, sob pena de caducidade.»

Ora, tendo sido iniciados os trabalhos desta estrada no dia 4 de maio 1892, por conseguinte dentro do prazo legal, aguarda ella melhorar as ıs condições financeiras para proseguir nos seus trabalhos e assim cum- r o contracto.

## Estrada de Ferro Peçanha ao Araxá

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA. . . . . . . . . . . . . | 141,196 |
| » EM ESTUDOS (APPROXIMADAMENTE) . . . . | 708,804 |
| » TOTAL. . . . . . . . . . . . . . | 850,000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for effectivamente empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Concessionaria** — *A Companhia da Estrada de Ferro do Peçanha ao Araxá.*

A companhia submetteu á approvação 141,196 kilometros de estudos definitivos a partir de Araxá no trecho de Araxá a Confusão.

Foram esses estudos approvados por decreto n. 1488 de 31 de julho de 1893.

## Barra Mansa a Catalão

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO E COM ESTUDOS APPROVADOS . | 649.500 |
| » EM ESTUDOS . . . . . . . . . . . | 0.000 |
| » POR ESTUDAR. . . . . . . . . . . | 790.500 |

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 30:000$ por kilometro**

**Concessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas.*

Durante o anno proximo findo foram approvados por decreto n. 12[illegible] de 17 de fevereiro os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro do Oeste de Minas nos trechos comprehendidos entre os kilometros 10 e 40, de Barra Mansa para Lavras e 30 e 130 de Lavras para Barra Mansa, e a da variante que fica entre os kilometros 12,721 e 27,637 do primeiro trecho ; e por decreto n. 1457 de 5 de julho os estudos com modificações na extensão de 279,500, sendo 129,500 de Barra Mansa para Lavras e 150,000 de Lavras para Catalão.

Uma das modificações effectuadas pelo engenheiro fiscal constou da ≈ducção de 129,k500 a 128,k000 em um trecho da linha de Barra Mansa ıra Lavras, melhorando as condições technicas do traçado e tendo uma conomia no seu orçamento de 99:083$229.

Assim, o orçamento que importara em 8.812:230$722 baixou a .713:147$493.

O outro trecho modificado faz parte da linha de Lavras para Catalão.

Ficou reduzido de 150,k000 a 149,k710, seu orçamento geral imporındo agora em 6.293:827$281.

## ESTUDOS

Até o fim do mez de dezembro proximo findo apresentou a Companhia approvação os estudos definitivos e orçamento de 649,k500, assim istribuidos:

| k | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 169.500 | do | trecho | de | Barra Mansa | para | Lavras. |
| 350.000 | » | » | » | Lavras | para | Catalão. |
| 130.000 | » | » | » | » | » | Barra Mansa. |
| 649.500 | | | | | | |

A partir do kilometro 79 da linha de Barra Mansa para Lavras princiiou-se no anno findo a estudar uma variante passando pelo arraial do ivramento que, suppõe o engenheiro fiscal, produzirá um encurtamento e cerca de oito kilometros.

Na linha de Lavras para Catalão deu-se tambem começo ao estudo ≈ uma variante a partir do kilometro, 146 passando junto ao arraial de rcos e à direita da cidade de Bambuhy.

O encurtamento será provavelmente de 15 kilometros.

## CONSTRUCÇÃO

A construcção da estrada teve começo a 27 de setembro de 1891.

Acha-se hoje quasi concluido o leito para receber a via permanente m uma extensão superior a 200 kilometros, sendo: 40 kilometros de arra Mansa para Lavras ; 41 kilometros de Lavras para Barra Mansa e 50 no de Lavras para Catalão.

Já está concluido o assentamento da viga metallica da ponte sobre o o Parahyba, no 1° trecho, procede-se ao da ponte sobre o rio Grande,

no 2º trecho e para final conclusão do leito na extensão referida, resta apenas a abertura de pequenos córtes, e assentamento das vigas metallicas em alguns pontilhões.

A extensão total que se acha em construcção mede actualmente 340 kilometros que se distribue do seguinte modo:

| | k |
|---|---|
| Linha de Barra Mansa para Lavras . . . . . . . . | 90 |
| » Lavras para Barra Mansa . . . . . . . . | 80 |
| » » » Catalão . . . . . . . . . . | 170 |
| | 340 |

Além das pontes supracitadas, procede-se actualmente á montagem da superstructura metallica da ponte do Jacaré e da da estação de Perdões.

Ficaram concluidas as alvenarias da ponte do Turvo (20m), as da de Sant'Anna (30m), as da de Pouso Alegre (15m) e deu-se começo ás alvenarias da ponte e passagem superior do Falcão (15m) e ás da ponte do rio Formiga (50m).

Todas estas obras são construidas de granito explorado na circumvisinhança.

A de Pouso Alegre e o encontro n. 1 da do Sant'Anna são fundadas sobre estacas; todas as mais teem fundações directas.

Até o dia 23 de dezembro de 1893 tem sido despendida na construcção das obras dos trechos destas linhas, a quantia de 7.468:421$003, conforme exame e apuração das contas, feitas pela commissão apuradora nas epochas regulamentares.

## VIA PERMANENTE

O assentamento da linha ainda não foi começado.

Existem em deposito 6.000 toneladas de trilhos e accessorios e 90.000 dormentes.

## MATERIAL

O material até agora adquirido consta de tres locomotivas do typo « Compound », de 16 carros pranchas, de um motor da força de 30 cavallos e varias machinas e ferramentas para as officinas de Lavras.

Pelo quadro junto vereis a importancia dos trabalhos executados de janeiro a dezembro de 1893.

## Tabella e importancia dos trabalhos executados de janeiro a dezembro de 1893

| DESIGNAÇÃO | | BARRA MANSA A LAVRAS | LAVRAS A BARRA MANSA | LAVRAS A CATALÃO | TOTAL | PREÇO POR UNIDADE | IMPORTANCIA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Construcção* | | | | | | | |
| Linhas em construcção | km. | 90 | 80 | 170 | 310 | | |
| Roçada e capinação de machado | m². | 110.770 | 45.116 | 40.520 | 196.403 | $020 | 3:928$120 |
| » em matta virgem | » | 150.000 | . . . . . | 10.300 | 160.300 | $040 | 6:412$000 |
| Des[illegible] | » | 28.103 | 8.602 | 23.607 | 60.315 | a $300 e $280 | 17:014$500 |
| Terras [illegible] cortes | m³. | 449.660 | 151.422 | 401.631 | 1.002.725 | $740 | 742:016$500 |
| » » e emprestimos | » | 127.751 | 30.844 | 110.155 | 268.750 | $740 | 198:875$000 |
| » das valletas | » | 26.051 | 8.431 | 19.172 | 53 657 | $620 | 38:267$840 |
| Pedra solta | » | 41.636 | 12.016 | 45.016 | 98.698 | 1$800 | 177:656$400 |
| Rocha | » | 37.970 | 18.403 | 31.321 | 87.694 | 4$280 | 375:330$320 |
| Escavação para fundação em terreno secco | » | 5.321 | 781 | 5.694 | 11.796 | 1$000 | 11:796$000 |
| » » » » terreno humido | » | 6.160 | 769 | 888 | 7.817 | 1$500 | 11:725$500 |
| » » » abaixo d'agua | » | 1.867 | 443 | 1.476 | 3.786 | 5$000 | 18:930$000 |
| Estacas para fundações | m. | 280 | 720 | 4.847 | 5.847 | 5$000 | 29:235$000 |
| Vigas » » | m. | 162 | 370 | 1.797 | 2.329 | 5$000 | 11:645$000 |
| Alvenaria de pedras seccas | m³. | 6.950 | 1.602 | 5.231 | 13.186 | 9$500 | 125:267$000 |
| » » » com arg. cal e areia | » | 3.065 | 1.393 | 4.459 | 8.917 | 17$000 | 151:589$000 |
| » » » » » cimento e areia | » | 603 | 85 | 574 | 1 262 | 28$000 | 35:336$000 |
| » » lajões | » | 1.100 | 289 | 953 | 2.351 | 15$000 | 35:265$000 |
| » » apparelho | » | 73 | 21 | 242 | 336 | 40$000 | 13:440$000 |
| Concreto | » | 78 | 112 | 483 | 673 | 43$000 | 28:939$000 |

| DESIGNAÇÃO | BARRA MANSA A LAVRAS | LAVRAS A BARRA MANSA | LAVRAS A CATALÃO | TOTAL | PREÇO POR UNIDADE | IMPORTANCIA |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Rejuntamento, com argamassa de cimento e areia . . . . . . . . . . m³. | 1.200 | 409 | 1.205 | 2.824 | 1$400 | 3:953$600 |
| Caminhos de conducção de pedras. . . . . . . . . . . . . . . . . m. | 50 | 18 | 57 | 115 | 100$000 | 11:500$000 |
| Transporte de pedra empregada. . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 20.037 | a $800 e 1$000 | 17:695$200 |
| Dormentes . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.500 | . . . . . | 90.000 | 91.500 | 1$200 | 109:800$000 |
| Assentamento. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . km. | 1 | . . . . . | 2 | 3 | 1:000$000 | 3:000$000 |
| Montagem da ponte do rio Parahyba . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 30:000$000 |
| » » » » » Grande . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 40:000$000 |
| Estação de Perdões. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 10:000$000 |
| Indemnisação para bemfeitorias e desapropriação . . . . . . . . . . km. | 90 | 80 | 170 | 340 | 200$000 | 68:000$000 |
| Officinas de Lavras: | | | | | | |
| Ferreiro . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 4:000$000 |
| Materiaes . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 15:000$000 |
| Mão de obra . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 15:000$000 |
| Montagem de machinas . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 5:000$000 |
| Pranchas . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 4 | . . . . . | 14 | 16 | 1:500$000 | 24:000$000 |
| Transporte de trilhos da Gambôa a Barra Mansa, toneladas. . . . . . . . T. | 1.000 | . . . . . | . . . . . | 1.000 | 6$620 | 6:620$000 |
| » » » » » a Lavras, toneladas . . . . . . . . . » | . . . . . | . . . . . | 4.000 | 4.000 | 33$360 | 133:440$000 |
| » » 2.000 dormentes da Estação do Sucupira a Barra Mansa. . . » | 90 | . . . . . | . . . . . | 90 | 26$660 | 2:399$400 |
| » » 8.000 » » » » » a Lavras . . . . . . » | . . . . . | . . . . . | 330 | 330 | 10$320 | 3:787$200 |
| » » 2.000 toneladas de machinas e accessorios da Gambôa a Lavras. » | . . . . . | . . . . . | 200 | 200 | 33$360 | 6:672$000 |
| » » 50 » » » » a Barra Mansa. . » | 50 | . . . . . | . . . . . | 50 | 6$620 | 331$000 |
| Administração technica . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . km. | 40 | 70 | 170 | 280 | 250$000 | 70:000$000 |
| Trabalhadores em serviço . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.100 | 400 | 1.200 | 2.700 | . . . . | |
| *Locação* | | | | | | |
| [illegible] . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . km. | 30 | 40 | 90 | 90 | 300$000 | 27:000$000 |
| [illegible] | | | | | | [illegible] |

# Estrada de Ferro Minas e Rio

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . | 170.000 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . | 170.000 |

**Goza de garantia de juros de 7 % em ouro sobre o capital de 15.495:253$085.**

**Concessionaria** — *The Minas and Rio Ry Company Limited.*

## VIA PERMANENTE

O serviço da conservação da linha tem sido feito convenientemente.

## LOCOMOÇÃO

O serviço de conducção dos trens foi feito com regularidade.

As locomotivas percorreram 324.954 kilometros, tendo consumido 3.260.385 (t k) de carvão com a despeza de 175:894$290.

## TRAFEGO

Foi realizado por 3.593 trens com o percurso de 301.598 kilometros, assim distribuidos:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 730 | trens de passageiros com o percurso de. | 25.550 | kilometros |
| 4 | trens especiaes de passageiros com o percurso de . . . . . . . . . | 480 | » |
| 730 | trens mixtos de passageiros com o percurso de . . . . . . . . . . | 98.550 | » |
| 1.304 | trens de mercadorias com o percurso de. | 78.425 | » |
| 550 | » » gado com o percurso de. . . | 88.968 | » |
| 275 | » especiaes de gado com o percurso de . . . . . . . . . . . . | 9.625 | » |
| 3.593 | | 301.598 | |
| | Manobras . . . . . . . . . . | 18.932 | » |
| 194 | machinas auxiliares . . . . . . | 4.424 | » |
| | | 324.954 | » |

Transitaram pela linha:

| | | |
|---|---|---|
| Passageiros. | 1ª classe. . . . . . . . . . . . | 14.967 |
| | 2ª » . . . . . . . . . . . . | 46.571 |
| | Total. . . . . . . . . . . . | 61.538 |

Foram transportados 1.588.000 kilos de encommendas e bagagens.

O movimento de mercadorias foi de 40.712.000 kilos assim discriminadas:

| | | |
|---|---|---|
| Sal . . . . . . . . . . . . . . . . | 4.549.792 | kilos |
| Toucinho . . . . . . . . . . . . . | 2.457.421 | » |
| Fumo . . . . . . . . . . . . . . | 2.292.893 | » |
| Café. . . . . . . . . . . . . . . . | 3.663.718 | » |
| Queijos . . . . . . . . . . . . . . | 247.575 | » |
| Diversas . . . . . . . . . . . . . | 27.500.601 | » |
| | 40.712.000 | » |

Os animaes transportados foram:

| | |
|---|---|
| De montaria . . . . . . . . . . . . . . . | 72 |
| Gado vaccum (5.112 wagons). . . . . . . . . . | 62.786 |
| » suino . . . . . . . . . . . . . . . . | 7.606 |
| » lanigero e cabrum . . . . . . . . . . . | 834 |
| Total. . . . . . . . . . . . | 71.298 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Importou a receita durante o anno proximo findo em 1.357:583$160 e a despeza em 1.061:371$720, havendo, portanto, o saldo de 296:211$440.

Distribue-se a receita do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Passagens. . . . . . . . . . . . . . | 238:634$370 |
| Excessos de passagens. . . . . . . . . | 5:530$280 |
| Animaes e carros . . . . . . . . . . . | 7:552$200 |
| Encommendas e bagagens. . . . . . . . . | 116:095$230 |
| Armazenagem . . . . . . . . . . . . | 2:868$030 |
| Diversas . . . . . . . . . . . . . . | 6:581$680 |
| Telegrammas. . . . . . . . . . . . . | 5:193$240 |

MERCADORIAS

| | |
|---|---|
| Sal. . . . . . . . . . . . . . . . | 67:28[illegible]$900 |
| Toucinho . . . . . . . . . . . . . . | 56:442$140 |
| Fumo . . . . . . . . . . . . . . . | 45:612$420 |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . | 108:230$460 |
| Queijos. . . . . . . . . . . . . . | 2:907$220 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . | 456:585$500 |

GADO

| | |
|---|---:|
| Vaccum. . . . . . . . . . . . . . | 204:569$900 |
| Suino . . . . . . . . . . . . . . | 11:297$800 |
| Lanigero e cabrum . . . . . . . . . . | 70[illegible]180 |
| Alugueis de casas e de carros, pastagem, rendas eventuaes e material velho vendido. . . . | 9:657$090 |
| Commissão para cobrança de impostos. . . . | 11:919$820 |
| Total. . . . . . . . . | 1.357:583$160 |

A despeza discrimina-se do seguinte modo :

| | |
|---|---:|
| Conservação e reparo da via permanente. . . | 305:863$760 |
| Despezas de tracção incluindo reparos das locomotivas, dos carros e dos vagons. . . . . . | 537:391$180 |
| Despezas do trafego. . . . . . . . . . | 146:441$480 |
| » geraes no Brazil—Administração. . . | 61:2[illegible]$910 |
| Commissão e ordenado dos amanuenses para cobrança de impostos. . . . . . . . . | 3:275$000 |
| Permuta de vehiculos . . . . . . . . . | 531$510 |
| Indemnisação . . . . . . . . . . . . | 6:635$880 |
| Total. . . . . . . . . | 1.061:371$720 |

A relação da despeza para a receita é de 7 %.

A receita por kilometro trafegado foi 7:985$783 e a despeza 6:243$363.

Por trem — kilometro — foi a receita de 4$429 e a despeza de 3$497.

Desde 1887 a receita e a despeza teem sido :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---:|---:|---:|
| 1887. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 729:192$470 | 498:506$900 | 230:6[illegible]$570 |
| 1888. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 781:305$810 | 512:890$760 | 268:41[illegible]$050 |
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 806:126$940 | 523:478$750 | 283:648$190 |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 922:072$910 | 729:675$240 | 192:997$670 |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.092:148$660 | 822:301$490 | 269:847$170 |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.290:506$000 | 1.152:795$030 | 137:710$970 |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.357:583$160 | 1.061:371$720 | 296:211$440 |

TELEGRAPHO

Foram trasmittidos durante o anno 7.768 telegrammas.

ACCIDENTES

Deram-se poucos accidentes durante o anno, tendo havido ferimento em um empregado da estrada e a morte de uma pessoa extranha.

# Estrada de Ferro Muzambinho

| | k |
|---|---|
| Extensão em trafego (Prolongamento). . . . . . | 57.240 |
| » » construcção (Ramal). . . . . . . . | 86.000 |
| Total . . . . . . . . . . | 143.240 |

**Goza da garantia de juros de 5 % durante a construcção e 4 % depois de aberta a linha ao trafego, sobre o capital de 2.509:500$ fixado para a construcção do ramal. Não goza de garantia de juros para a linha de Tres Corações ao Rio Verde.**

**Concessionaria** — *A Estrada de Ferro Muzambinho.*

Foi aberta ao trafego provisorio a Estação Fluvial, ponto terminal da linha no k. 57.240 em 12 de janeiro de 1893.

A linha tem sido conservada regularmente, deixando, entretanto, alguma cousa a desejar no que diz respeito aos dormentes, que precisam ser substituidos.

Faltam ainda construir certas obras complementares, como sejam a cerca de arame, indispensavel não só para a conservação dos aterros constantemente damnificados pelo gado, como tambem para maior segurança na circulação dos trens.

O trafego tem-se mantido com regularidade, e tem sido realizado por um trem mixto diario de ida e volta, denotando um augmento sempre crescente no transporte de mercadorias.

### Ramal da Campanha

Os trabalhos da preparação do leito proseguem sem interrupção, mas vagarosamente, restando ainda cerca de tres kilometros para ser concluido este serviço até á cidade da Campanha, ponto terminal da concessão. Com excepção da ponte sobre o rio S. Bento, todas as demais obras de arte acham-se promptas.

**Foram executados durante o anno os seguintes trabalhos:**

| | m3 |
|---|---|
| Excavação em terra com transporte. . . . . . | 129.062,870 |
| » » pedra solta idem . . . . . . . | 399.000 |
| » » pedreira idem . . . . . . . . | 159.600 |
| Cavas de fundação . . . . . . . . . . . . | 1.433.830 |
| Alvenaria de pedra secca . . . . . . . . . | 821.740 |
| » com argamassa de cal e areia. . . . . | 662.160 |
| » » » » cimento e areia . . . | 536.298 |
| » de lajões. . . . . . . . . . . . . | 137.330 |
| » » apparelho com arg. de cal e areia. . . . | 14.187 |
| » » » » » » cimento e areia . . | 3.170 |
| Cantaria da 1ª. . . . . . . . . . . . . . | 3.674 |
| » » 2ª. . . . . . . . . . . . . . | 44.000 |
| Concreto n. 2 . . . . . . . . . . . . . . | 21.024 |
| | m2 |
| Rejuntamento de cimento e areia. . . . . . . | 276,87 |
| | m |
| Mudança da estrada de rodagem, extensão. . . . | 380. |
| Estacas de 9m de comprimento. . . . . . . . | 90. |
| Longarinas de 10m da comprimento . . . . . . | 10. |
| » » 5m » » . . . . . . . . | 18. |

O assentamento dos trilhos a 31 de dezembro achava-se no kilotro 30, pouco aquem da freguezia de Lambary.

# Estrada de Ferro de Taubaté a Ubatuba

| | |
|---|---|
| Extensão da linha principal. . . . . . . . | 151.719 |
| » do ramal de S. Luiz . . . . . . . . | 19.500 |
| Total approvado. . . . . | 171.218 |

**...za de garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Concessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro Norte de S. Paulo.*

O decreto n. 1510 de 10 de agosto de 1893 prorogou o prazo ...ra a conclusão das obras.

Proseguiram muito lentamente os trabalhos de construcção, durante ... anno.

Dissolveu-se o pessoal technico da Companhia empreiteira em junho e julho. Apezar disso continuaram alguns sub-empreiteiros na construcção da estrada até o dia 31 de dezembro em que receberam ordem de suspender os trabalhos sem que a Companhia Empreiteira mandasse proceder ás medições das obras executadas até áquella data.

A 1ª secção desta estrada começa em Taubaté e vai até o kilometro 40.

Nesta secção ha 10k.800 de leito prompto.

A 2ª secção vae do kilometro 40 ao kilometro 84.500 junto ao rio Parahybuna. Os trabalhos foram aqui atacados até o kilometro [illegible] achando-se concluido o leito da linha até o kilometro 56, inclusive as obras de arte.

Desde o mez de agosto ultimo o movimento de terras desta secção, assim como o da 3ª e 6ª (esta ultima em Ubatuba), continuou com lentidão tendo parado completamente no fim do anno á excepção do serviço em um diminuto trecho entre os kilometros 70 e 72.

A 3ª secção vae do kilometro 84.500 ao kilometro 104. O movimento de terras nesta secção que é a que atravessa o alto da Serra do Mar, está pouco adiantado. Ha dous kilometros de leito promptos.

Tiveram adiantamento as obras da ponte sobre o rio Martins com 20 metros de vão no kilometro 92.600.

Nas outras secções o serviço feito é pequeno.

Acha-se o leito prompto para receber a via-permanente na extensão de 84k.600, sendo:

| | k |
|---|---|
| A contar de Taubaté | 74.600 |
| » » » Ubatuba | 10.000 |
| Total | 84.600 |

Não se tendo procedido á medição dos trabalhos, como ficou dito, só podem ser apresentados os dados até maio de 1893.

Foram os seguintes os trabalhos executados nesse periodo :

| | |
|---|---|
| Estudos definitivos | 171k.219 |
| Locação | 171k.219 |

**Roçadas :**

| | m² |
|---|---|
| Matta virgem | 1.128.681 |
| Capoeirão | 770.[illegible] |
| Destocamento | [illegible] |

Excavações com transporte médio de 150m:

| | |
|---|---|
| Terra | m3 1.096.081 |
| Pedra solta | m3 176.684 |
| Rocha | m3 92.659 |

Obras de arte:

| | |
|---|---|
| Excavações | m3 5.192 |
| Alvenaria 1ª classe | m3 327 |
| » 2ª » | m3 1.041 |
| » 3ª » | m3 4.136 |
| Rejuntamento | 898 |
| Alvenaria pedra secca | 1.752 |
| » de lajões | 397 |
| Cantaria | 78 |
| Alvenaria de tijolos | 985 |
| Chapas de argamassa | 613 |

EDIFICIOS

Estações e dependencias:

| | |
|---|---|
| Estações de passageiros e armazens nos kilometros 12, 23 e 28 | 3 |
| Casa de machinas em Taubaté | 1 |

Diversas:

| | |
|---|---|
| Desvios de estradas e caminhos | 24.793 |
| » » ribeirões | 3.725 |

# Estrada de Ferro Taubaté ao Amparo

| | |
|---|---|
| Extensão estudada | k 72.000 |
| » em estudos (approximadamente) | 128.000 |
| Total | 200.000 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionarios**— *Manoel Caetano da Silva Lara e Roberto Normanton.*

Nada ha a accrescentar ao que foi exposto no relatorio do anno passado.

# Estrada de Ferro Santos a Jundiahy

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . | 139.000 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . . . | 139.000 |

**Renunciou a garantia de juros em 1889**

**Concessionaria** — *The S. Paulo Railway Company Limited.*

## VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

A linha foi mantida em bom estado de conservação, tendo-se entre outros trabalhos, terminado a ponte sobre o rio Tamanduatehy que foi entregue ao trafego em 1 de junho, e a construcção da ponte provisoria sobre o rio Cubatão, afim de proceder-se a concertos na antiga.

## LOCOMOÇAO

Nas officinas da estrada foram durante o anno executados 209 concertos leves e 51 mais importantes em locomotivas. A locomotiva de n. 12 foi reformada completamente, tendo entrado em serviço quatro outras novas.

Durante o anno estiveram em serviço 51 locomotivas que realizaram o percurso total de 2.138.162 kilometros, consumindo 20.141.254 kilogrammas de carvão, o que dá 9,k4 por kilometro percorrido.

Trabalharam na serra 4 machinas fixas, que produziram um percurso de 399.502 kilometros, consumindo 5.584.404 kilogrammas de carvão, o que dá 28 kilogrammas por kilometro.

A despeza de lubrificantes, estopa, etc., na serra foi de 86 réis por kilometro, e na linha ordinaria de 63 réis tambem por kilometro de percurso.

O numero de trens em 1893 foi o seguinte:

NA LINHA ORDINARIA

| | |
|---|---|
| De passageiros . . . . . . . . . . . . . . . . . | 7.075 |
| De mercadorias . . . . . . . . . . . . . . . . . | 11.433 |
| Especiaes . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 53 |

NA SERRA

| | |
|---|---:|
| De passageiros | 7.343 |
| De mercadorias | 41.126 |
| Especiaes | 317 |

) percurso dos trens foi o seguinte:

NA LINHA ORDINARIA

| | |
|---|---:|
| Passageiros | 435.886 |
| Mercadorias | 810.155 |
| Especiaes | 4.937 |

NA SERRA

| | |
|---|---:|
| Passageiros | 58.736 |
| Mercadorias | 328.970 |
| Especiaes | 2.539 |

composição média dos trens foi a seguinte:

NA LINHA ORDINARIA

Passageiros:

| | |
|---|---:|
| Carros carregados | 10,42 |
| » vazios | 0,005 |

Mercadorias:

| | |
|---|---:|
| Carros carregados | 17.435 |
| » vazios | 4.585 |

Especiaes:

| | |
|---|---:|
| Carros carregados | 15.995 |
| » vazios | |

NA SERRA

Passageiros:

| | |
|---|---:|
| Carros carregados | 2.98 |
| » vazios | 0.015 |

Mercadorias:

| | |
|---|---:|
| Carros carregados | 2.19 |
| » vazios | 0.80 |

Animaes:

| | |
|---|---:|
| Carros carregados | 2.965 |
| » vazios | 0.025 |

## TRAFEGO

Com excepção de pequenas interrupções, o trafego correu com re[illegible]
laridade durante o anno.

Foram transportados durante o anno :

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe. . . . . . . . . . | 403.102 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . . | 612.329 |

tendo percorrido os de 1ª 21.686.854 kilometros, e os de 2ª 28.67[illegible] kilometros.

Bagagens e encommendas 17.611 toneladas, que percor[illegible] 1.204.645 kilometros.

| | |
|---|---|
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . . . . | 17.390 |

Mercadorias 568.694,080 toneladas que percorreram ........ 51.101.358$^{k}$,374.

## RECEITA E DESPEZA

O movimento da receita e despeza durante o anno discrimina-se [illegible] semestres do seguinte modo :

| | |
|---|---|
| A receita do 1º semestre foi de . . . . . | 5.294:900$500 |
| » » » 2º » » » . . . . . . | 5.168:925$100 |
| | 10.463:825$600 |
| A despeza do 1º semestre foi de . . . . . | 3.713:784$680 |
| » » » 2º » » » . . . . . . | 3.146:268$390 |
| | 6.860:053$070 |
| O saldo do 1º semestre foi de . . . . . . | 1.581:115$820 |
| » » » 2º » » » . . . . . . . | 2.022:656$710 |
| | 3.603:772$530 |

MOVIMENTO FINANCEIRO DESDE 1889

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | [illegible] |
|---|---|---|---|
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 8.405:987$500 | 3.009:090$[illegible] | [illegible] |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 7.454:863$290 | 4.125:818$[illegible] | [illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 9.235:798$580 | 6.934:300$170 | [illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 11.100:316$420 | 7.008:876$700 | [illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10.463:825$600 | 6.860:053$070 | [illegible] |

Foram approvadas alterações addicionaes ás tarifas pa[illegible] augmento dentro do maximo fixado no respectivo contracto.

# Estrada de Ferro Mogyana

(RIBEIRÃO PRETO A JAGUARA E RAMAL DE CALDAS)

xtensão em trafego:

| | |
|---|---|
| Ribeirão Preto a Jaguara . . . . . . . . . | 193,514 |
| Ramal de Caldas. . . . . . . . . . . . | 77,080 |
| Extensão total . . . . . . . . . . . . . | 270,594 |

**da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 6.153:857$750**

endo:

| | |
|---|---|
| Em ouro. . . . . . . . . . . . . . | 4.300:000$000 |
| Em papel . . . . . . . . . . . . . | 1.853:857$750 |
| | 6.153:857$750 |

**cessionaria**— *A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.*

VIA PERMANENTE

. linha conservou-se em estado regular, tendo-se despendido durante ) com esse serviço:

| | |
|---|---|
| Em pessoal. . . . . . . . . . . . . | 290:281$400 |
| » material . . . . . . . . . . . . | 163:943$990 |
| | 454:225$390 |

**LOCOMOÇÃO**

\ respeito da officina construida no Ribeirão Preto e sobre a qual é ente o relatorio de 1892, eis o que diz o engenheiro fiscal:

« A officina tem lotação para quatro locomotivas. O serviço de repa- , concertos, etc., das locomotivas e vehiculos é feito indistinctamente officina ou na principal, na cidade de Campinas, e as despezas são tidas pelas diversas linhas, proporcionalmente ao numero de kilo- s percorridos. A officina do Ribeirão Preto tem 3.755$^{m2}$ de superficie ue as seguintes machinas:

Uma machina semi-fixa, um martello a vapor, uma machina horisontal ırar, uma machina de aplainar, uma machina de aplainar vertical e

uma horisontal, uma machina de atarrachar, uma prensa hydraul
para rodas, uma prensa hydraulica de experimentar caldeiras, cinco t
nos mecanicos, dous tornos de rodas, um ventilador, um rebolo, ci
forjas fixas e duas volantes. Na carpinteria existem: uma serra conti
e uma circular, um carpinteiro universal, uma machina de amolar ser
e uma forja fixa.»

Como se vê, é uma officina pequena, tem só 32 machinas, ao pa
que a da cidade de Campinas tem 106.

O serviço de reparações no material foi feito durante o anno co
dispendio de 219:609$770 no pessoal e o de 704:391$830 no mate
empregado.

Durante os tres primeiros trimestres o percurso total das locomoti
foi de 406.656k, tendo sido o consumo de combustivel e lubrifica
durante o primeiro semestre para locomotivas e vehiculos:

| | |
|---|---|
| Carvão, 2.952,874 toneladas . . . . . . . . | 295:287$492 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . | 5:174$733 |
| Oleos, 16.267 litros . . . . . . . . . . | 25:493$829 |
| Estopa, 3.761 . . . . . . . . . . . . | 4:137$730 |

## TRAFEGO

Durante o anno foram transportados:

| | |
|---|---|
| Viajantes de 1ª classe. . . . . . . . . . . | 16.639 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . . . | 79.461 |
| » » ida e volta. . . . . . . . . | 15.222 |
| | 111.322 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . | 2.392t,803 |
| Animaes em trens de passageiros. . . . . . | 3.427 |
| » » » » carga . . . . . . . . | 23.982 |
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . | 6.815t,548 |
| Toucinho. . . . . . . . . . . . . . . . | 334,172 |
| Fumo. . . . . . . . . . . . . . . . . | 41,769 |
| Generos alimenticios . . . . . . . . . . . | 4.548,776 |
| Assucar . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.015,019 |
| Sal. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 14.025,335 |
| Diversas. . . . . . . . . . . . . . . . | 14.055,248 |
| | 41.835,867 |

Correram durante o anno 3.998 trens, expressos, mixtos, de m
cadorias e especiaes e 63 de lastro.

O percurso foi de 540.822k.

## TELEGRAPHO

Durante o anno funccionou regularmente, tendo sido expedidos .486 despachos particulares nas duas linhas.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

No anno que findou foi a receita a seguinte :

| | |
|---|---|
| Passageiros. . . . . . . . . . . . . . | 386:198$518 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . | 149:649$220 |
| Animaes em trens de passageiros. . . . . . | 11:102$820 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . . | 14:335$280 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | 696:237$279 |
| Animaes em trens de carga . . . . . . . . | 28:088$850 |
| Armazenagens, multas, etc. . . . . . . . . | 1:798$280 |
| Receitas e diversas . . . . . . . . . . . | 14:804$380 |
| | 1.302:214$627 |

A despeza foi :

| | |
|---|---|
| Administração e direcção geral . . . . . . . | 32:903$802 |
| Trafego. . . . . . . . . . . . . . . . | 185:730$130 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . . | 974:101$600 |
| Telegrapho. . . . . . . . . . . . . . | 30:594$210 |
| Via-permanente . . . . . . . . . . . . | 454:225$390 |
| Despezas diversas. . . . . . . . . . . . | 18:658$340 |
| | 1.696:113$472 |

Resulta do confronto o *deficit* de 393:898$845.

Desde 1889 o movimento financeiro tem sido :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| 9. . . . . . . . . . . . . . | 608:454$158 | 535:091$932 | 73:362$526 |
| 0. . . . . . . . . . . . . . | 587:350$180 | 580:421$199 | 6:928$681 |
| 1. . . . . . . . . . . . . . | 769:969$780 | 733:958$598 | 36:011$182 |
| | | | Deficit |
| 2. . . . . . . . . . . . . . | 960:280$806 | 1.137:006$329 | 176:725$523 |
| 3. . . . . . . . . . . . . . | 1.302:214$627 | 1.696:113$472 | 393:898$845 |

# Estrada de Ferro Mogyana

(JAGUARA À CATALÃO)

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . | 101.733 |
| » » CONSTRUCÇÃO E COM ESTUDOS APPROVADOS. . . . . . . . . . | 277.960 |
| » TOTAL . . . . . . . . . . . . | 379.693 |

**Goza de garantia de juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Concessionaria**— *A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.*

## PARTE EM CONSTRUCÇÃO

O aviso n. 10, de 11 de fevereiro do anno proximo passado, autorisou a Companhia a levantar a quantia de 2.500:000$ de seu capital destinado á conclusão da 2ª secção e a da 3ª secção (parte).

Por decreto n. 1428, de 2 de junho do mesmo anno, foi prorogado por um anno o prazo fixado na clausula 3ª do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para conclusão das obras em construcção.

O decreto n. 1466 de 13 de julho approvou os estudos definitivos da 4ª secção da linha de Jaguara a Catalão.

Por acto de 1 de setembro de 1893 foi concedida tarifa movel á Companhia Mogyana.

## ESTUDOS

Os estudos da 4ª secção da cidade de Araguary á de Catalão, ultimamente approvados pelo decreto supracitado, apresentam para a linha da 4ª secção a extensão de 77.760 metros.

As condições technicas são as seguintes:

| | |
|---|---|
| Bitola. . . . . . . . . . . . . . . . | m 1,000 |
| Declividade maxima . . . . . . . . . . | 0,03 |
| Raio minimo . . . . . . . . . . . . . | 100,00 |
| Extensão em tangentes . . . . . . . . . | k 31,715 |
| » » curvas . . . . . . . . . . . | 46,045 |
| » » raio minimo . . . . . . . . . | 6,992 |
| » » nivel. . . . . . . . . . . . | 12,779 |
| » » rampa . . . . . . . . . . . | 29,976 |
| » » contra-rampa . . . . . . . . | 35,005 |
| » » rampa igual a (2,9 %). . . . . | 6,990 |
| » » » maxima (3 %) . . . . . | 870 |
| Movimento de terras. . . . . . . . . . | m 3 416,640.000 |

O engenheiro fiscal estudando o projecto fez modificações que n acceitas, supprimindo 90 curvas, melhorando muitas outras e rtando a linha de 4.400 metros.

A extensão virtual da linha mede 433ᴷ.430.

As obras de arte mais importantes desta secção constam de 216 boeiros capa, 2 boeiros de arco, 27 boeiros abertos e uma ponte sobre o ınahyba. Esta ponte é toda construida de ferro, tem um vão de metros e cinco vãos de 25 metros.

A superstructura pesa 170 toneladas. O preço desta ponte pelo .mento approvado foi de 187:702$000.

O engenheiro fiscal examina actualmente uma variante nas margens rio Jordão ou Piçarrão. Essa variante medirá apenas 663 metros de ɜnsão contra 2.090 metros que apresentava a linha principal entre os mos pontos, tendo a vantagem de melhorar ainda sensivelmente as ɪições technicas, embora tornando necessaria a construcção de um tunnel.

Este trecho terá quatro estações, um girador, tres caixas d'agua, armazem de cargas, officinas e casa para machinas na cidade de Catalão.

Para esta secção pediu a companhia quatro carros de passageiros, s de bagagens, 100 vagões de mercadorias e 50 diversos.

| | |
|---|---|
| O orçamento apresentado pela companhia para ı secção monta a . . . . . . . . . . . | 3.941:161$000 |
| › sommando com as das 1ª, 2ª e 3ª secções que ɔortam em . . . . . . . . . . . . | 7.827:526$357 |
| › o total de. . . . . . . . . . . . . | 11.768:687$357 |

ɔnde se deduz a média kilometrica de 31:051$945.

O engenheiro fiscal por modificações propostas em differentes verbas uma reducção no orçamento da 4ª secção de 155:887$530.

Assim modificado, o preço kilometrico total da linha será de :640$632.

## CONSTRUCÇÃO

A parte da linha que está em construcção mede 200,200 kil. e comprende a 2ª secção com 136.200 kil. e a 3ª secção com 64 kilometros.

Na 2ª secção falta apenas a superstructura metallica.

As alvenarias estão totalmente promptas, bem como o leito.

A 3ª secção está quasi prompta. O leito está completamente preparado ɜ o Rio das Velhas, inclusive os pilares e encontros da ponte sobre te rio.

Ao lado da linha ha, na 2ª secção, 180.000 dormentes.

A companhia espera começar o assentamento dos trilhos no proximo mez de fevereiro, e para esse serviço já tinha em Uberaba no dia 31 de dezembro 93,357 toneladas de trilhos e em wagões em viagem 250 toneladas.

Os trabalhos de construcção do prolongamento durante o anno de 1893 constam do seguinte:

| | m 2 |
|---|---|
| Roçada em capoeirão | 741.792 |
| » » matto virgem | 192.000 |
| » » destocamento | 53.674 |
| Terraplenagem: terra | 75.659 |
| Pedra solta | 44.623 |
| Pedreira | 46.421 |

## OBRAS DE ARTE

| | m 3 |
|---|---|
| Excavação | 3.858 |
| Alvenarias | 3.263 |

Os trabalhos que se executaram nas 2ª e 3ª secções até 31 de dezembro de 1893 foram os seguintes:

Trabalhos preparatorios:

| | m 2 |
|---|---|
| Roçado em capoeirão | 1.106.742 |
| » » matto virgem | 282.000 |
| Destocamento | 60.924 |

Reparação do leito:

| | m 3 |
|---|---|
| Terraplenagem: terra | 205.738 |
| Pedra solta | 69.252 |

## OBRAS DE ARTE

| | m 3 |
|---|---|
| Excavações | 5.795 |
| Alvenarias | 5.098.300 |

Estão bem adiantadas as obras para as officinas em Uberaba, estando já quasi o edificio com cobertura metallica. Estas officinas terão os seguintes machinismos: quatro tornos mechanicos de diversos calibres, duas machinas de furar e broquear, uma machina de abrir chavetas, uma machina de abrir roscas, 1 machina de aplainar, 1 prensa hydraulica, dous tornos para rodas, uma machina fixa, uma machina de esmeril e um rebolo.

Projecta-se construir uma outra officina na 2ª secção (S. Pedro de Uberabinha) orçada em 100:000$, na 3ª uma outra orçada em 50:000$ e finalmente uma outra, na 4ª.

Será construido um armazem de cargas, separado da estação em S. Pedro da Uberabinha, sendo seu custo orçado em 12:000$000.

Na mesma cidade será construido um deposito para 11 machinas orçado em 10:000$000.

## PARTE EM TRAFEGO

### VIA PERMANENTE

Foi a linha conservada regularmente, tendo-se despendido com esse serviço:

| | |
|---|---|
| Em pessoal . . . . . . . . . . . . . . | 119:822$145 |
| » material . . . . . . . . . . . . . | 46:871$530 |

### LOCOMOÇÃO

Percorreram as locomotivas na linha de Jaguára a Uberaba durante o anno 190.831 kilometros.

Nesse mesmo periodo o consumo de combustivel e lubrificantes foi:

| | |
|---|---|
| Carvão, 2.192 t, custando . . . . . . . . . . | 196:393$240 |
| Azeite, 2.900 litros, custando . . . . . . . | 18:340$991 |
| Estopa, 2.900 kilogrammas, custando . . . . . | 3:033$841 |

Tendo sido em 1892 o percurso de 162.204, houve em 1893 um augmento de 28.627.

## TRAFEGO

Correram durante o anno 1.995 trens no serviço do trafego e da construcção e 105 no de lastro.

Foram transportados durante o anno de 1893:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . . . | 3.322 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 13.809 |
| » de ida e volta . . . . . . . . . | 1.712 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . | 525.363 t |
| Animaes em trens de passageiros . . . . . . | 658 |
| » » » » cargas . . . . . . . | 10.481 |

Mercadorias:

| | |
|---|---|
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . . | 503.597 t |
| Toucinho. . . . . . . . . . . . . . . . | 346.957 |
| Fumo. . . . . . . . . . . . . . . . . | 242.445 |
| Generos alimenticios . . . . . . . . . . | 318.334 |
| Assucar . . . . . . . . . . . . . . . | 69.066 |
| Sal. . . . . . . . . . . . . . . . . . | 7.719.181 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . . | 5.716.742 |
| | 14.916.322 |

## TELEGRAPHO

Funccionou o telegrapho com regularidade, tendo sido transmittidos 5.722 despachos.

O systema usado na linha é o de Siemens.

## MOVIMENTO DE RECEITA E DESPEZA

A receita da estrada discrimina-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe . . . . . . . . . | 18:498$430 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . | 32:568$666 |
| » » ida e volta . . . . . . . . | 16:283$630 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 38:382$750 |
| Animaes em trem de passageiros . . . . . . | 2:565$840 |
| » » » » cargas . . . . . . . . | 7:235$840 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 3:802$590 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | 180:683$120 |
| Wagons alugados . . . . . . . . . . . . | 5:359$250 |
| Rendas diversas . . . . . . . . . . . . | 12:888$256 |
| Total. . . . . . . . . | 318:268$372 |

A despeza foi a seguinte:

| | |
|---|---|
| Administração e direcção geral. . . . . . . . | 1:865$790 |
| Via-permanente . . . . . . . . . . . . | 166:693$675 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | 344:651$900 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 75:557$340 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 10:892$700 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . . | 19:658$470 |
| Total . . . . . . . . | 619:319$875 |

Desde 1889 o movimento financeiro da estrada tem sido:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1889. . . . . . . . . . . . . . . . . | 83:397$941 | 120:568$252 | 37:171$011 |
| 1890. . . . . . . . . . . . . . . . . | 119:325$711 | 191:557$[illegible]03 | 72:[illegible] |
| 1891. . . . . . . . . . . . . . . . . | 153:261$248 | 236:214$000 | 82:9[illegible] |
| 1892. . . . . . . . . . . . . . . . . | 184:077$101 | 431:108$866 | 217:[illegible] |
| 1893. . . . . . . . . . . . . . . . . | 318:268$372 | 619:319$875 | 301:051$[illegible] |

## ACCIDENTES

Deram-se dous de que não resultaram ferimentos, tendo soffrido pouco as machinas.

# Estrada de Ferro Mogyana

(RESACA À SANTOS)

| | | k |
|---|---|---|
| EXTENSÃO | COM ESTUDOS APPROVADOS . . . . . | 110.350 |
| » | EM ESTUDOS. . . . . . . . . . . | 144.252 |
| » | TOTAL . . . . . . . . . . . . | 254.602 |

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionaria** — *A Companhia Mogyana de Estradas de Ferro.*

Por decreto n. 1237 de 28 de março de 1893 foram approvados os estudos definitivos de differentes trechos desta via-ferrea na extensão de 25.000 metros.

Por decreto n. 1486 de 28 de julho de 1893 foram approvados os estudos definitivos do trecho alem do Alto da Serra do Mar, na direcção de Guayó e o ramal deste ponto á cidade de Mogy das Cruzes.

Por decreto n. 1505 de 5 de agosto de 1893 foram approvados os estudos definitivos do trecho de Atibaia á garganta do Pinhal.

Por decreto n. 1514 de 17 de agosto do mesmo anno foram approvados os estudos definitivos na extensão de 18.436 metros comprehendidos entre o kilometro 12 além da Serra do Mar e o cruzamento com a Estrada de Ferro Central do Brazil.

Os estudos de campo estão todos concluidos e muito adiantados os de escriptorio.

Os differentes trechos estudados no campo constam do seguinte quadro:

| | k |
|---|---|
| Santos a Quilombo. . . . . . . . . . . . | 14.392 |
| Quilombo ao Alto da Serra . . . . . . . . . | 18.100 |
| Alto da Serra a Guayó . . . . . . . . . . | 30.436 |
| Guayó a Tapera Grande . . . . . . . . . . | 33.955 |
| Tapera Grande a Atibaia. . . . . . . . . . | 44.965 |
| Atibaia a Garganta do Pinhal . . . . . . . . | 36.750 |
| Pinhal ao entroncamento . . . . . . . . . | 62.840 |
| Total . . . . . . . . . . . . | 241.438 |
| Ramal de Mogy das Cruzes. . . . . . . . . | 13.164 |
| Extensão total. . . . . . . . . . | 254.602 |

A locação da linha está feita em toda a extensão de estudos approvados pelo Governo.

Deu-se começo á construcção dos mesmos trechos approvados, tendo-se executado os seguintes trabalhos :

### TRABALHOS PREPARATORIOS

| | m² |
|---|---|
| Roçada em capoeirão. . . . . . . . . . . | 229.800.00 |
| » » matta virgem . . . . . . . . . | 142.800.00 |
| Destocamento . . . . . . . . . . . . . | 12.615.00 |

### PREPARAÇÃO DO LEITO

| | m³ |
|---|---|
| Excavação em terra . . . . . . . . . . . | 259.120.390 |
| » » pedra solta . . . . . . . . . | 65.248.335 |
| » » pedreira . . . . . . . . . . | 19.912.555 |

### OBRAS DE ARTE

| | m³ |
|---|---|
| Excavação em terra . . . . . . . . . . . | 3.017.333 |
| » » pedra solta . . . . . . . . . | 18.420 |
| » » pedreira . . . . . . . . . . | 978.572 |
| Alvenaria ordinaria com argamassa de cal . . . | 24.356 |
| » » » » de cimento. . | 82.350 |
| » » de lajões . . . . . . . | 680.456 |
| » » » pedra secca. . . . . . | 2.193.885 |

Em outubro foram suspensos os trabalhos.

# Estrada de Ferro Sorocabana

**LINHAS DE BOTUCATU AO TIBAGY, RAMAL DE ITARARÉ E PROLONGAMENTO PARA SANTOS**

**Extensão em construcção:**

| | km |
|---|---|
| Linha de Botucatú a Tibagy. . . . . . . . . | 410.700 |
| Ramal de Itararé. . . . . . . . . . . . | 306.000 |
| Prolongamento para Santos approximadamente. . | 195.000 |
| Total. . . . . . . . . . . | 911.700 |

**Goza de garantia de juros de 6 % sobre o capital que fôr effectivamente empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro nas linhas de Botucatú ao Tibagy e ramal do Itararé.**

**Não goza de garantia de juros para o prolongamento a Santos.**

**Concessionaria** —*Companhia « União Sorocabana e Ituana ».*

### LEGISLAÇÃO E HISTORICO

O decreto n. 1439, de 15 de junho de 1893, approvou a modificação do traçado no trecho destinado ao estabelecimento da estação de S. Vicente, no prolongamento para Santos; o de n. 1440, de 15 de junho de 189[illegible],

ovou os estudos definitivos da variante entre os kilometros 421.798 e OOO da linha de Botucatu á foz do Tibagy, no rio Paranapanema ;
n. 1441, de 15 de junho de 1893, approvou os estudos definitivos trechos do prolongamento para Santos, dos comprehendidos entre kilometros 13,100 e 24,000 (S. Vicente-Serra) e 22,000 e 36,000 heirinhos-Santos).

ESTUDOS

Acham-se concluidos os estudos definitivos de mais dous trechos, lo um até á Raiz da Serra entre os kilometros 24 e 40 e outro até ao da Serra kilometros 0101, já na descida (Manduzinho-Serra).

DESCRIPÇÃO DO TRAÇADO

No relatorio relativo ao anno de 1892 devemos substituir a descripção trecho entre kilometros 421,798-490.000 da linha de Botucatú ao agy, pela da variante approvada por Decr. n. 1440, de 15 de junho de 93, que é a seguinte: A variante, em lugar de descer para o lado do rio do, segue o alto do espigão divisorio, passando entre as cabeceiras dos eirões Palmeiras, Serro, Mandury, Oleo e Lageado, affluentes do Rio rdo, e os ribeirões Virado, Araras, Cororocó, affluentes do rio Paranema, com pequenas contra-rampas occasionadas pelas baixadas das tra vertentes contidas no espigão, quasi sempre entre altitudes de )m e 725m.

CONSTRUCÇÃO

Diz o engenheiro fiscal: Não teve o andamento desejado a construcção stes prolongamentos, principalmente na linha de Santos, onde parecia penhar a Companhia toda a sua actividade, pedindo até autorisação ra remover parte de seu pessoal de trabalhadores dos prolongamentos de tocatú e Tatuhy para essa linha, o que lhe foi concedido sem prejuizo andamento do serviço naquelles prolongamentos.

Foram executados durante o anno de 1893, nas diversas linhas, os guintes trabalhos :

| DESIGNAÇÃO | ROÇADO m² | MOVIMENTO DE TERRA m³ | OBRAS DE ARTE m³ |
|---|---|---|---|
| ha central | 22.800 | 57.502 | 28,57 |
| mal de Itararé | 65.020 | 202.380 | 3.853,78 |
| ha de Santos | 31.800 | 37.199 | 201,48 |
| Totaes | 119.620 | 297.081 | 4.089,83 |

# Prolongamento da Estrada de Ferro Paulista a S. Sebastião

EXTENSÃO TOTAL APPROXIMADA. . . . . . . . . 280$^{k}$.000

**Não goza de garantia de juros**

**Concessionaria** —*A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.*

Nada ha a accrescentar ao que foi exposto no relatorio do anno passado.

# Estrada de Ferro do Rio Claro

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . 270$^{k}$.215

**Não goza de garantia de juros**

**Cessionaria** —*A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.*

O trecho desta estrada que é de concessão do Governo Federal constitue parte da linha, que vai do Rio Claro a Jaboticabal, e o ramal para o Jahú. O restante que é de concessão estadoal mede em differentes linhas a extensão de 199$^{k}$,785, quasi todo em trafego, 40$^{k}$,000 sómente estando hoje em construcção.

Os dados que seguem são referentes á extensão total da linha em trafego (430$^{k}$,000).

TRAFEGO

Foram transportados durante o anno 425.397 passageiros, sendo de 1ª classe 121.829 e de 2ª 303.568.

No mesmo periodo foram transportadas 3.464$^{tons}$. de bagagens e mmendas, 16.866 animaes e 81$^{t}$.888,756 de mercadorias.

Foram transmittidos 47.424 telegrammas com 773.023 palavras.

## TRACÇÃO

O serviço foi feito por 24 locomotivas que percorreram 774.236 kilo-ros, gastando de lenha 64.932$^{sm}$, de oleo 36.522$^{lit}$., e de estopa 65$^{kg}$.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Durante o anno proximo findo foi a receita de 2.763:804$260 e a )eza de 1.576:562$829, produsindo-se um saldo de 1.187:241$431.

O seguinte quadro expõe o movimento financeiro da estrada nos ulti- ; cinco annos :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.139:103$730 | 418:808$295 | 720:301$433 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.362:639$520 | 543:572$050 | 819:067$470 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.911:875$160 | 950:277$940 | 961:597$220 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.455:120$529 | 1.459:791$828 | 995:328$701 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . | 2.763:804$260 | 1 576:562$829 | 1.187:241$431 |

# Estrada de Ferro Sul Paulista

EXTENSÃO ESTUDADA . . . . . . . . . . . . 336$^{k}$.936

**Concessionaria** — *A Companhia Viação Ferrea Sapucahy.*

Nada ha a accrescentar ao que foi exposto no relatorio anterior.

## Estrada de Ferro Uberaba ao Coxim

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA. . . . . . . . . . . | 103.000 |
| » POR ESTUDAR (approximadamente) . . . | 897.000 |
| TOTAL. . . . . . | 1.000.000 |

**Goza da garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que fôr effectivamente empregado na construcção até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Concessionario** — *O Banco União de S. Paulo.*

Foram approvados os estudos definitivos da primeira secção desta estrada na extensão de 103,k000 por decreto n. 1658, de 20 de janeiro de 1894.

## Estrada de Ferro de Catalão a Palmas

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO ESTUDADA. . . . . . . . . . . | 100.200 |
| » POR ESTUDAR (approximadamente) . . . | 699.800 |
| TOTAL. . . . . . | 800.000 |

**Goza de garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital maximo que for empregado, correspondente a 30:000$ por kilometro**

**Cessionaria**— *A Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins.*

Os estudos definitivos do primeiro trecho na extensão de 100k,200 foram approvados por decreto n. 1670 de 8 de fevereiro de 1894.

O ponto inicial do traçado é a cidade de Catalão que se acha situada na altitude de 860 metros.

E' uma pequena cidade dotada de excellente clima e de uma temperatura média de 22° centigrados.

Tem regular commercio e está cercada de terrenos fertilissimos.

A partir da cidade o traçado desenvolve-se por cerca de 25 kilometros em terreno accidentado até attingir a garganta da Sucupira Tr...

por deante estende-se em um chapadão até uma garganta no
ıetro 27 com a altitude de 970 metros para então seguir pelas encos-
ıa Matta Preta, passando pela garganta do Pião até ganhar as
s do Ribeirão do Buracão.

## CONDIÇÕES TECHNICAS

As condições technicas do projecto são :
Alinhamentos :

| | |
|---|---|
| Em recta . . . . . . . . . . . . . . . . | 54.0 % |
| » curva . . . . . . . . . . . . . . . . | 46.0 % |
| | 100.0 % |

)eclividades :

| | |
|---|---|
| Subindo. . . . . . . . . . . . . . . . | 35.0 % |
| Descendo . . . . . . . . . . . . . . . . | 35.0 % |
| Em nivel . . . . . . . . . . . . . . . . | 30.0 % |
| | 100.0 % |

A declividade maxima é de 0,015 e o raio minimo das curvas é de
,76.

## OBRAS DE ARTE

As obras de arte mais importantes são : o tunnel de 100 metros na
ınta do Pião e as duas pontes sobre o rio S. Marcos, tendo uma um
de 25 metros.

# Estrada de Ferro Pontal a Matto Grosso

EXTENSÃO APPROXIMADA. . . . . . . . . . . 1.800.000 k

**Não goza de garantia de juros.**

**Concessionario** — *João Carlos Leite Penteado e outros.*

Nada ha a accrescentar ao que foi exposto no relatorio anterior.

# Estrada de Ferro do Paraná

EXTENSÃO EM TRAFEGO:

| | k |
|---|---|
| Paranaguá a Curityba. . . . . . . . . . . . | 111.000 |
| Prolongamento e ramaes. . . . . . . . . . . | 195.027 |
| | 306.027 |

EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO:

| | |
|---|---|
| Prolongamento e ramaes. . . . . . . . . . . | 112.000 |
| Extensão total. . . . . . . . . . . . . . | 418.027 |

**Goza da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital 11.492:042$707 na linha de Paranaguá a Curityba e da d... ao anno, sobre o capital empregado na construcção do pr... longamento e ramaes, até o maximo de 30:000$000 por ki... metro.**

**Concessionaria**— *A « Compagnie Générale de Chémins de F... Brésiliens ».*

Por decreto n. 1473 de 13 de julho de 1893 foi fixado provisori... mente em 5.269:440$000 o capital empregado na 1ª, 2ª, 3ª e 5ª secç... do prolongamento e ramaes desta estrada de ferro.

## LINHA DE PARANAGUÁ A CURITYBA

### VIA PERMANENTE

Conservou-se a linha em estado regular.

Foram substituidos 5.155 dormentes e 80 isoladores.

Procede-se actualmente à substituição do lastro da Secção da S... por lastro de cascalho.

No lastramento de toda a linha empregou-se:

| | m 3 |
|---|---|
| Lastro ordinario. . . . . . . . . . . . . . | 3.443 |
| Idem de pedra quebrada . . . . . . . . . . . | 771 |
| Idem de cascalho. . . . . . . . . . . . . . | 6.790 |

Durante o anno fizeram-se nas estações diversas pequenas reparaçõ...

Da comparação da despeza no anno de 1892 com a do anno prox... findo resulta um accressimo neste de 16:906$157, devido ás obras... consolidação que tornou-se necessario construir.

## LOCOMOÇÃO

Nas officinas da estrada acham-se em montagem 50 wagons *boggies*, ·rga de 16 toneladas, mandados adquirir para a linha de Paranaguá-yba por autorisação do Governo Federal.

As locomotivas percorreram 175.178 kilometros, tendo consumido de ustivel no serviço do trafego:

| | |
|---|---|
| Carvão | t 2.061.540 |
| Lenha | m 3 2.870 |

ır locomotiva kilometro :

| | |
|---|---|
| Carvão | k 11.768 |
| Lenha | m 3 0.017 |

O consumo de lubrificantes e estopa foi:

RAXA:

| | |
|---|---|
| Locomotivas | k 3.658.500 |
| Vehiculos | 1.512.000 |

ɪLEO:

| | |
|---|---|
| Locomotivas | 3.843.000 |
| Vehiculos | k 2.637.000 |

ESTOPA:

| | |
|---|---|
| Locomotivas | k 1.576.600 |
| Vehiculos | 82.000 |

No serviço do lastro consumiu-se :

| | |
|---|---|
| Carvão | t 140.770 |
| Lenha | m³ 100 |
| Graxa | k 245 |
| Oleos | 264 |
| Estopa | 118 |

Comparando-se as despezas de tracção de 1893 com as de 1892 vê-se 1893 um augmento de 12:784$224 devido ao augmento do trafego nos ıeiros mezes do segundo semestre e aos trens especiaes por conta do Go-ıo Federal nos mezes de outubro, novembro e dezembro.

As despezas de locomoção e officinas confrontadas com as do anno de 2 accusam uma differença para menos, de 11:040$748.

As officinas acham-se em bom estado de conservação e funccionaram ularmente durante o anno.

## TRAFEGO

Foi feito com regularidade durante o anno, tendo havido:

| | | | kg |
|---|---|---|---|
| 885 | trens | mixtos percorrendo | 80.200 |
| 70 | » | expressos » | 417 |
| 1.780 | » | de cargas » | 69.014 |
| 20 | » | especiaes de passageiros | 1.500 |
| 14 | » | de lastro percorrendo | 18.450 |
| | | Percurso total | 169.581 |

Os transportes pagos durante o anno foram:

| | |
|---|---|
| Passageiros | 49.651 |
| | t |
| Bagagens e encommendas | 315.125 |
| Mercadorias | 65.241.220 |
| Animaes | 374 |
| Carros | 7 |

As mercadorias discriminam-se do seguinte modo:

| | t |
|---|---|
| Café | 354.230 |
| Assucar | 4.003.500 |
| Fumo | 402.110 |
| Cereaes | 1.965.488 |
| Aguardente | 1.490.810 |
| Couros | 228.930 |
| Sal | 4.396.200 |
| Herva matte | 22.890.310 |
| Madeira | 9.687.470 |
| Farinha | 3.640.090 |
| Ferro | 551.570 |
| Ferragens | 922.800 |
| Inflammaveis | 488.110 |
| Toucinho | 127.060 |
| Espirituosos | 1.187.140 |
| Material de construcção | 6.525.240 |
| Sabão e velas | 137.580 |
| Diversos | 6.256.632 |
| Total | 65.255.070 |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos durante o anno 2.787 telegrammas.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita desta linha no anno proximo findo distribue-se do seguinte
o:

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . | 121:919$369 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . | 19:968$679 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 1.008:500$983 |
| Animaes e carros. . . . . . . . . . | 2:052$112 |
| Aluguel de carros e trens. . . . . . . . | 5:052$500 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . | 2:896$900 |
| Armazenagens . . . . . . . . . . . . | 912$300 |
| Rendas e eventuaes. . . . . . . . . . | 7:927$197 |
| | 1.169:230$040 |

A despeza é classificada do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Administração central, almoxarifado e caixa. . | 61:615$505 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . | 12:193$015 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 109:526$881 |
| Locomoção e officinas. . . . . . . . . | 155:690$598 |
| Via permanente. . . . . . . . . . . | 169:556$393 |
| Obras novas. . . . . . . . . . . . | 78:681$619 |
| Augmento do material rodante . . . . . . | 40:687$500 |
| | 627:951$511 |

Deduz-se do confronto da receita com a despeza o saldo de 541:278$529.

A receita em 1893 confrontada com a de 1892 accusa um accrescimo 34:528$702, a despeza confrontada tambem com a de 1892 teve uma ucção de 61:678$873.

O movimento financeiro desde 1889 tem sido:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO |
|---|---|---|---|
| . . . . . . . . . . . . . . . . | 771:442$932 | 535:060$187 | 236:382$745 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . | 863:321$635 | 585:814$581 | 277:507$054 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . | 931:346$816 | 533:610$955 | 417:735$861 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.131:701$338 | 689:630$384 | 445:070$954 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.169:230$040 | 627:951$511 | 541:278$529 |

## ACCIDENTES

Não houve durante o anno accidente de maior importancia.

## PROLONGAMENTOS E RAMAES

### PARTE EM TRAFEGO

O trecho da Restinga Secca a Palmeira na extensão de 19$^{k}$.379$^{m}$ f[illegible] aberto ao trafego a 13 de maio de 1893.

Os trabalhos executados nas linhas dos prolongamentos e ram[illegible] tanto da parte em trafego como da em construcção, constam do segui[illegible] quadro :

| | METROS LINEARES | METROS QUADRADOS | METROS CUBICOS |
|---|---|---|---|
| **1ª SECÇÃO** | | | |
| **:retes a Antonina — Extensão 16 994m,000** | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES | | | |
| ıda em matta virgem | ..... | 200.000,00 | |
| » capoeirão | ..... | 380.000,00 | |
| ɔcamento | ..... | 4.500,00 | |
| :ɒhos de serviço | 15.000,00 | | |
| MOVIMENTO DE TERRAS | | | |
| vação em terra | ..... | ..... | 105.363,00 |
| » » pedra solta | ..... | ..... | 12.513,00 |
| » » pedreira | ..... | ..... | 6.257,00 |
| sperte médio | 120,00 | | |
| vação para plataforma das estações — Em terra | ..... | ..... | 2.602,00 |
| OBRAS DE ARTE | | | |
| ·os, drains e pontilhões | ..... | | |
| ações em terra | ..... | ..... | 1.480,00 |
| ALVENARIAS | | | |
| ıaria de lajões | ..... | ..... | 92,97 |
| ordinaria com argamassa de cimento | ..... | ..... | 258,13 |
| » » » » cal | ..... | ..... | 610,60 |
| de pedra secca | ..... | ..... | 794,74 |
| de cantaria | ..... | ..... | 29,25 |
| ɑtamentos | ..... | 450.000 | |
| PONTES | | | |
| ações em terra | ..... | ..... | 1.253,00 |
| ALVENARIAS | | | |
| reto | ..... | ..... | 24,96 |
| ıaria com argamassa de cimento | ..... | ..... | 754,54 |
| » » » cal | ..... | ..... | 293,74 |
| de pedra secca | ..... | ..... | 316,25 |
| de cantaria | ..... | ..... | 69,52 |
| ıtamentos | ..... | 421.095 | |
| **2ª SECÇÃO** | | | |
| **Curityba a Serrinha — (Bifurcação) Extensão 71.845m** | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES | | | |
| ɜa em matta virgem | ..... | 650.000,00 | |
| » capoeirão | ..... | 900.000,00 | |
| camento | ..... | 76.000,00 | |
| ıhos de serviço | 135.000,00 | | |
| MOVIMENTO DE TERRAS | | | |
| ʳação em terra | ..... | ..... | 475.474,00 |
| » pedra solta | ..... | ..... | 89.301,00 |
| » capoeirão | ..... | ..... | 32.520,00 |
| porte médio | 180,00 | | |
| PLATAFORMA DAS ESTAÇÕES | | | |
| ʳação em terra | ..... | ..... | 4.917,00 |
| » pedreira | ..... | ..... | 6.750,00 |
| ıporte médio | 100,00 | | |

| | METROS LINEARES | METROS QUADRADOS | METROS CUBICOS |
|---|---|---|---|
| ALVENARIAS | | | |
| creto . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 80.000 |
| naria ordinaria com argamassa de cimento. . . . | . . . . . | . . . . . | 586.000 |
| » » » » » cal. . . . . | . . . . . | . . . . . | 575.09 |
| naria de pedra secca . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 315.32 |
| » » cantaria . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 327.20 |
| » » apparelho. . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 176.97 |
| ntamentos . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | 746.18 | |
| ocamento. . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 252.95 |
| **SECÇÃO 4ª** | | | |
| **a a Rio Negro (em construcção) — Extensão 60k,000** | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES | | | |
| adá em matta virgem . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | |
| » » capoeirão. . . . . . . . . . . . . | . . . . . | 687.684.00 | |
| tocamento . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | 19.074.00 | |
| inhos de serviço. . . . . . . . . . . . . | 31.500.00 | . . . . . | |
| cas das estações e passagens de nivel . . . . . . | 2.161.00 | . . . . . | |
| MOVIMENTO DE TERRAS | | | |
| avação em terra . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | |
| » » pedra solta . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 33.542.00 |
| » » pedreira . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 11.585.00 |
| nsporte médio. . . . . . . . . . . . . . | 150.00 | . . . . . | 485.000 |
| OBRAS DE ARTE | | | |
| BOEIROS, DRAINS E PONTILHÕES | | | |
| dações em terra. . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | |
| » » pedra solta. . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 1.695.00 |
| » » pedreira. . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 2.152.00 |
| | | | 63.00 |
| ALVENARIAS | | | |
| enaria de lajões . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 217.76 |
| » ordinaria com argamassa de cimento. . . . | . . . . . | . . . . . | 210.41 |
| » » » » cal . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 321.29 |
| » de cantaria. . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 1.69 |
| » » apparelho . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 26.10 |
| » ordinaria de pedra secca. . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 2.309.92 |
| untamentos . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | 101.06 | |
| PONTES | | | |
| dações em terra. . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 103.00 |
| » » pedra solta. . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 678.00 |
| » » pedreira. . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 24.00 |
| ALVENARIAS | | | |
| creto . . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 46.95 |
| enaria ordinaria com argamassa de cimento. . . . | . . . . . | . . . . . | 203.14 |
| » » » » cal . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 170.18 |
| » de pedra secca. . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 187.79 |
| ocamento. . . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . | 12.80 |
| **5ª SECÇÃO** | | | |
| **Bifurcação a Porto Amazonas — Extensão 56m,654** | | | |
| TRABALHOS PRELIMINARES | | | |
| ada em matta virgem . . . . . . . . . . . | . . . . . | 81.800.00 | |
| » » capoeira. . . . . . . . . . . . . | . . . . . | 33.186.00 | |

| | METROS LINEARES | METROS QUADRADOS | METROS CUBICOS |
|---|---|---|---|
| **OBRAS D'ARTE** | | | |
| BOEIROS, DRAINS E PONTILHÕES | | | |
| vação em terra | | | 5.922.00 |
| » » pedreira | | | 60.00 |
| **ALVENARIAS** | | | |
| ıaria de pedra sećca | | | 3.914.71 |
| » ord. com arg. de cal | | | 1.970.83 |
| » » » » » cimento | | | 259.33 |
| » de lajões | | | 331.20 |
| » de cantaria | | | 5.45 |
| reto | | | 52.04 |
| ıaria de apparelho | | | 68.79 |
| ntamentos | | 85.41 | |
| :as de fundação | 84.00 | | |
| **PONTES** | | | |
| vação em terra | | | 2.445.00 |
| **ALVENARIAS** | | | |
| reto | | | 151.03 |
| ıaria c/arg. de cimento | | | 769.54 |
| » » » cal | | | 1.242.63 |
| » pedra secca | | | 342.18 |
| » de cantaria | | | 90.89 |
| » » apparelho | | | 86.16 |

## VIA PERMANENTE

Acham-se em bom estado de conservação a linha e os edificios dos longamentos e ramaes.

Durante o anno fizeram-se as seguintes substituições:

| | |
|---|---|
| Trilhos | 28 |
| Accessorios | 4.077 |

)endendo-se a quantia de 769$003.

No lastro da linha empregou-se:

| | |
|---|---|
| Lastro ordinario | $m^3$ 68.043 |
| Idem de pedra quebrada | $m^3$ 884 |
| Idem de cascalho | $m^3$ 138 |

Foram igualmente feitas diversas obras de consolidação na linha ı as quaes se despendeu a quantia de 4:547$045.

## LOCOMOÇÃO

O material rodante, que se acha em bom estado de conservação consta actualmente do seguinte :

| | |
|---|---|
| Locomotivas Mogul, Baldwin . . . . . . . . . | 5 |
| » Consolidation, Baldwin . . . . . . . | 1 |
| Total. . . . . . . . . . . . | 6 |
| Carros de 1ª classe com 18 logares . . . . . . . . | 4 |
| » » 2ª » » 48 ou 26 logares . . . . . | 7 |
| » mixtos com 46 logares . . . . . . . . . | 1 |
| Total. . . . . . . . . . . . | 12 |
| Wagons para correio e bagagens . . . . . . . . | 5 |
| » » mercadorias . . . . . . . . . . | 64 |
| » » lastro . . . . . . . . . . . . | 30 |
| » plataforma — para madeiras . . . . . . . | 22 |
| Total. . . . . . . . . . . . | 121 |

Durante o anno consumiram as locomotivas no serviço ordinari do trafego :

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . . . | t 949.101 |
| Lenha . . . . . . . . . . . . . . . . . | m3 6.337.000 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . . | k 3.119.500 |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . . . . | 3.852.000 |
| Estôpa. . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.367.000 |

Os vehiculos consumiram :

| | |
|---|---|
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . | k 660 |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . . . | 866 |
| Estôpa. . . . . . . . . . . . . . . . | k 39.500 |

No serviço do lastro consumiu-se :

| | |
|---|---|
| Carvão. . . . . . . . . . . . . . . . | t 20.345 |
| Lenha . . . . . . . . . . . . . . . . | m3 1.673 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . | k 298 |
| Oleos . . . . . . . . . . . . . . . . | 420 |
| Estôpa. . . . . . . . . . . . . . . . | 230 |

## TRAFEGO

Foi feito este serviço com regularidade durante o anno.

Organisaram-se :

| | | k |
|---|---|---|
| 38 | trens especiaes de passageiros, percorrendo . | 1.993 |
| 1.665 | » mixtos percorrendo. . . . . . . | 72.828 |
| 602 | » de cargas percorrendo . . . . . . | 43.926 |
| 14 | » de lastro percorrendo . . . . . . | 22.113 |

Foram transportados :

| | |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . | 34.982 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . | t 145.117 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 439 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | t 25.646.140 |

As mercadorias discriminam-se do seguinte modo :

| | |
|---|---|
| Café . . . . . . . . . . . . . . . . | 68.670 |
| Assucar . . . . . . . . . . . . . . | 613.140 |
| Fumo . . . . . . . . . . . . . . . | 37.610 |
| Cereaes . . . . . . . . . . . . . . | 803.558 |
| Aguardente . . . . . . . . . . . . . | 359.160 |
| Couros. . . . . . . . . . . . . . . | 96.200 |
| Sal . . . . . . . . . . . . . . . . | 1.621.540 |
| Herva matte. . . . . . . . . . . . . | 12.842.570 |
| Madeiras . . . . . . . . . . . . . . | 2.684.770 |
| Farinhas . . . . . . . . . . . . . . | 915.690 |
| Ferragens. . . . . . . . . . . . . . | 294.010 |
| Inflammaveis. . . . . . . . . . . . . | 180.860 |
| Toucinho . . . . . . . . . . . . . . | 45.400 |
| Espirituosos . . . . . . . . . . . . | 405.230 |
| Materiaes de construcção . . . . . . . . . | 1.163.470 |
| Sabão e velas nacionaes. . . . . . . . . | 38.720 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . | 3.475.572 |
| Total. . . . . . . . . . . . | 25.646.140 |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos durante o anno 2.555 telegrammas contendo .747 palavras.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Foram prosperos os resultados do trafego das linhas dos prolonga- ›ntos e ramaes durante o anno.

A receita foi de 551:244$497 proveniente de :

| | Importancias |
|---|---|
| Passageiros . . . . . . . . . . . . . . | 116:387$231 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . . | 9:617$961 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . . | 419:024$917 |
| Animaes e carros . . . . . . . . . . . | 2:382$528 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 2:639$200 |
| Armazenagens . . . . . . . . . . . . . | 799$180 |
| Rendas e eventuaes. . . . . . . . . . . | 393$480 |
| | 551:244$497 |

Não fazemos a comparação dessa receita com a do anno anterior por serem differentes as distancias em trafego.

Em 1892 havia 175 kilometros em trafego e em 1893 augmentou-se a linha até 197 kilometros com a abertura da estação de Palmeiras.

A despeza da linha dos prolongamentos e ramaes durante o anno foi de 359:528$738, assim dividida:

| | Importancia |
|---|---|
| Administração central, almoxarifado e caixa. . . | 27:066$920 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 4.855$446 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 52:291$769 |
| Locomoções e officinas . . . . . . . . . | 74:826$543 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . . | 200:488$060 |
| | 359:528$738 |

O movimento financeiro da estrada durante os annos de 1891, 1892 e 1893 foi :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT | SALDO | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|
| 1891—(18 novembro) | 16:436$775 | 23:763$147 | 7:323$372 | » | 102 kilometros em trafego |
| 1892 | 197:405$509 | 228:247$562 | 30:841$933 | » | 175 » » |
| 1893 | 551:244$497 | 359:528$738 | » | 191:715$759 | 197 » » |

Accidentes — Durante o anno só houve um accidente que occasionou o ferimento de um empregado da estrada.

## PARTE EM CONSTRUCÇÃO

Duas são as secções actualmente em construcção, unicas que faltam para completar os prolongamentos concedidos á « Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens ».

1.ª—De Lapa ao Rio Negro (4ª secção) com a extensão de 60 kilometros.

Nesta secção acha-se preparado o leito na extensão de 24 kilometros eita a locação até á villa do Rio Negro—ponto terminal.

Acham-se promptas as seguintes pontes:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No kilometro — | 10+600 | . . . . . . | ponte de 8.00 de vão |
| » | » | 11+500 | . . . . . . | » » 12.00 » » |
| » | » | 12+550 | . . . . . . | » » 6.00 » » |
| » | » | 10+980 | . . . . . . | » » 6.00 » » |
| » | » | 24+960 | . . . . . . | » » 20.00 » » |

:m de diversos boeiros e drains.

A ponte do rio da « Varzea »—no kilometro 24+100 com tres vãos de metros cada um, acha-se em construcção.

A' pag. 132 do presente relatorio encontra-se a quantidade de trabalhos feitos nessa secção até 31 de Dezembro.

2.ª—De Palmeira á Ponta-Grossa com a extensão de 52 kilometros.

Nessa secção acha-se todo o leito preparado e a Via-Permanente ompta até o kilometro 27.

Acham-se promptas quasi todas as pontes em numero de 15, faltando rminar as seguintes:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| No kilometro | 45+920 | . . . | ponte de 120m | sobre o rio Tibagy |
| » » | 48+260 | . . . | » » 50m | de vão |
| » » | 52+350 | . . . | » » 30m | » » |
| » » | 50+500 | . . . | » » 20m | » » |

Acham-se promptas todas as casas de turma e uma estação intermeria e em construcção a estação de Ponta-Grossa.

Todo o material da via permanente e das pontes acha-se em deposito linha.

## Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta

EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS:

| | ks |
|---|---|
| Cruz Alta ao Rio Uruguay. . . . . . . . . | 391.520 |

EXTENSÃO EM ESTUDOS:

| | |
|---|---|
| Rio Uruguay ao Porto da União . . . . . . . | 347.580 |
| Porto da União a Ponta Grossa . . . . . . . | 302.600 |
| Ponta Grossa a Castro. . . . . . . . . . | 61.900 |
| Castro a Itararé . . . . . . . . . . . . | 229.800 |
| Ramal de Guarapuava. . . . . . . . . . | 150.300 |
| Ramal do Ijuhy Grande. . . . . . . . . . | 292.550 |

EXTENSÃO POR ESTUDAR :

| | |
|---|---|
| Guarupuava á foz de Iguassú. . . . . . . . . | 350.000 |
| Guarupuava á fóz do Pequiry. . . . . . . . | 340.000 |
| Foz do Pequiry á foz do S. Francisco. . . . . . | 85.000 |
| Total . . . . . . . . . . . . . . | 2.541.250 |

**Goza do garantia do juros de 6 % sobre o capital que for empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *A Companhia S. Paulo Rio Grande.*

## LEGISLAÇÃO

Pelo decreto n. 1396 de 6 de maio de 1893 autorisou-se a Empreza União dos Estados Unidos do Brazil a transferir á Companhia S. Paulo Rio Grande do Sul a concessão relativa á Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta.

# Estrada de Ferro Santa Maria a Cruz Alta

| | k |
|---|---|
| EXTENSÃO EM CONSTRUCÇÃO. . . . . . . . . . | 160.400 |
| » TOTAL. . . . . . . . . . . . . | 160.400 |

**Goza da garantia de 6 % sobre o capital que for empregado ate o maximo de 30:000$ por kilometro.**

**Cessionaria** — *A « Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens ».*

O decreto n. 1442 de 5 de julho de 1893 approvou a mudança de local para ponto inicial da Estrada de Ferro de Santa Maria a Cruz Alta.

Durante o anno proximo passado continuou-se a execução da terraplenagem desta estrada na extensão de 25,k287m dos quaes 20k na parte terminal da linha e 5.287k na serra. Em consequencia de alguns desmoronamentos foi necessario fazer-se trabalhos supplementares, para evitar novos accidentes.

A situação dos trabalhos é dada pelos seguintes quadros:
Movimento de terras:

| SERVIÇOS | QUANTIDADES EM M³ | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|
| ·tes e emprestimos : | | |
| Terra | 109.343,631 | Transporte médio 165$^{m}$ |
| Pedra solta | 57.198,183 | |
| Rocha | 40.653,942 | |
| planadas para estações | 27.779,361 | |
| llas e valletas | 17.274,361 | |

Obras d'arte.

| DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS | QUANTIDADE |
|---|---|
| ɛcavações em terra para fundações | 6.034$^{m3}$,505 |
| venaria de pedra secca | 2.837,369 |
| » » lajões | 272.183 |
| » ordinaria com argamassa (2 cal e 3 areia) | 1.571,356 |
| » » » » (1 cimento e 3 areia) | 155.548 |
| » » » » (2 cal e 3 areia) | 3.770 |
| ırocamento de pedras arrumadas | 271.350 |
| ɔjuntamento | 1.544.$^{m2}$840 |
| adeira de lei para superstructura | 28.000 |

As obras especiaes tiveram andamento nas duas unicas que res-ıvam: a da Diviza que ficou terminada e do Vacacahy que está a ɔncluir.

Foram transportados para o logar do emprego 5.462$^{t}$.439 de trilhos e 70.000 dormentes, assentada e nivelada a linha em 37.$^{k}$582.

A companhia fez acquisição durante o anno do seguinte material: uas locomotivas typo « Consolidation », tres de typo « Mogul » dous arros para passageiros de 1ª classe, dous para os de 2ª, dous mixtos, ous para correio e bagagem, quatro wagons para animaes, quinze fechados ara mercadorias, seis abertos e vinte plataformas para lastro.

# Estrada de Ferro D. Thereza Christina

| | |
|---|---|
| EXTENSÃO EM TRAFEGO. . . . . . . . . | k 116.340 |

**Goza de garantia de juros de 7 % sobre o capital de 5.609:298$02[illegible] em ouro.**

**Cessionaria** — *The D. Thereza Christina Railway Company. Limited.*

## VIA PERMANENTE

O serviço de conservação desta estrada foi feito com regularidade. Durante o anno empregou-se o seguinte material:

| | |
|---|---|
| Trilhos . . . . . . . . . . . . . . . . . | 101 |
| Dormentes . . . . . . . . . . . . . . . . | 18.580 |
| Talas . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 680 |
| Parafusos para talas . . . . . . . . . . . | 4.203 |
| » » trilhos. . . . . . . . . . . . | 3.533 |
| Grampos . . . . . . . . . . . . . . . . . | 9.407 |
| Lastro. . . . . . . . . . . . . . . . . . | m 3 8.993 |

As estações e obras de arte acham-se em regular estado de conservação.

Na linha telegraphica foram substituidos 88 postes, 440 isoladores, 2 rolos e 140$^{m}$ de arame, 124 parufusos galvanisados, 54 jarras de vidro e 48 de grés para pilhas.

## LOCOMOÇÃO

A tracção foi effectuada por 7 locomotivas que percorreram 81.272$^{km}$,548 e consumiram:

| | |
|---|---|
| Carvão . . . . . . . . . . . . . . . . . | k 576.430 |
| Lenha . . . . . . . . . . . . . . . . . | m3 240 |
| Graxa . . . . . . . . . . . . . . . . . | k 359.5 |
| Oleos. . . . . . . . . . . . . . . . . | lit. 5.015 |
| Estopa . . . . . . . . . . . . . . . . . | k 391 |

As officinas funccionaram regularmente.

## TRAFEGO

O serviço do trafego fez-se com regularidade. Durante o anno rcorreram a linha os seguintes trens:

| | | k |
|---|---|---|
| 253 | trens mixtos com o percurso de . . . . . | 30.700.700 |
| 165 | » de lastro » » » . . . . . . | 19.800.000 |
| 170 | » especiaes » » » . . . . . . | 11.098.500 |
| 10 | » de carga » » » . . . . . . | 727.100 |
| 598 | » com o percurso total de . . . . . . | 62.326.300 |

Foram transportados durante o anno: 908 passageiros de 1ª classe, 391,5 de 2ª, 425.500 kilogrammas de bagagens e encommendas, 557.631 kilogrammas de mercadorias e 1.200 animaes; sendo por conta Governo 406 passageiros, 13.000 kilogrammas de bagagens e 1.200 kilo-ammas de mercadorias e gratis em serviço de colonisação 233 passageiros 17.500 kilogrammas de bagagens.

Houve interrupção do trafego durante 10 dias no mez de agosto, por éve e durante cerca de 60 dias nos mezes de outubro, novembro e de-mbro por acontecimentos politicos e militares.

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos durante o anno 2.384 telegrammas contendo ).438 palavras, importando em 2:683$940.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Em consequencia da revolução e prolongada paralisação do trafego, ouve grande reducção na receita durante o 2º semestre do anno proximo ıdo. Concorre em larga escala, para o avultado deficit do exercicio, a traordinaria e persistente baixa do cambio.

No ultimo quinquennio o movimento da receita e despeza tem sido:

| | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| 1889. . . . . . . . . . . . . | 32:886$[illegible]40 | 344:103$692 | 311:216$852 |
| 1890. . . . . . . . . . . . . | 44:053$320 | 229:109$711 | 185:056$391 |
| 1891. . . . . . . . . . . . . | 83:590$360 | 259:879$952 | 176:289$292 |
| 1892. . . . . . . . . . . . . | 73:761$220 | 242:648$942 | 168:887$722 |
| 1893. . . . . . . . . . . . . | 68:605$920 | 267:041$041 | 198:435$121 |

## ACCIDENTES

Durante o anno, nenhum houve digno de menção especial.

# Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronymo

| | | k |
|---|---|---|
| EXTENSÃO COM ESTUDOS APPROVADOS (PROLONGAMENTO) | | 189.000 |
| » | EM ESTUDOS (RAMAL). . . . . . . . | 375.000 |
| » | TOTAL . . . . . . . . . . . . . . | 564.000 |

**Goza o prolongamento da garantia de 6 % sobre o capital que fôr empregado até o maximo de 30:000$ por kilometro, na extensão maxima de 200 kilometros.**

**Não goza o ramal de garantia de juros**

**Concessionaria** — *A Companhia Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronymo.*

Por decreto n. 1389 de 6 de maio de 1893 foram approvados com modificações os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronymo, comprehendidos entre os kilometros 40 e 189.

Por decreto legislativo n. 133 de 25 de maio foi autorisado o Poder Executivo a conceder á Companhia Estrada de Ferro e Minas de S. Jeronymo prorogação do prazo para a construcção da estrada de ferro.

Em virtude desse acto, por decreto do Executivo n. 1497 foi prorogado por dous annos o prazo fixado na clausula 6ª do decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890.

Desde dezembro de 1892 estão suspensas as obras da estrada de ferro; é de esperar, entretanto, com as medidas tomadas, que a construcção recomece dentro de breve periodo.

Discrimina-se a receita de 68:605$920 em 1893 do seguinte modo:

| ESPECIFICAÇÃO | 1º SEMESTRE | 2º SEMESTRE | TOTAL | DIFFERENÇA NO 2º SEMESTRE |
|---|---|---|---|---|
| Passageiros . . . | 14:736$000 | 8:069$400 | 22:805$400 | — 6:[illegible] |
| Bagagem e encommendas . . . . | 3:681$400 | 2:024$020 | 5:705$420 | — 1:[illegible] |
| Mercadorias. . . | 15:914$340 | 9:251$940 | 25:166$280 | — 6:[illegible] |
| Aluguel de trens. . | 1:310$000 | 1:504$180 | 2:814$180 | + [illegible] |
| Animaes . . . . | 1:634$920 | 616$780 | 2:251$700 | — 1:[illegible] |
| Carros. . . . . | 49$500 | 60$160 | 109$660 | + [illegible] |
| Telegrapho . . . | 1:408$080 | 1:275$860 | 2:683$940 | — [illegible] |
| Rendas diversas. . | 3:984$400 | 3:084$940 | 7:069$340 | — [illegible] |
| Totaes . . . | 42:718$640 | 25:887$280 | 68:605$920 | |

No total está incluida a receita por conta do Governo que foi a seguinte:

| | PASSAGEIROS | MERCADORIAS | BAGAGENS | ANIMAES | TELEGRAPHO | ALUGUEL DE TRENS E VEHICULOS | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1º semestre . . . . . . | 290$940 | . . . . | 80$400 | 65$660 | 119$080 | 564$000 | 1:[illegible] |
| 2º » . . . . . . | 209$580 | 8$140 | 37$400 | 44$960 | 101$360 | 1:582$880 | 1:[illegible] |
| Total . . . . | 500$520 | 8$140 | 117$800 | 110$620 | 220$440 | 2:146$880 | 3:[illegible] |

A despeza na importancia de 267:041$041 apurada pela junta distribue-se pelas seguintes verbas:

| ESPECIFICAÇÃO | 1º SEMESTRE | 2º SEMESTRE | TOTAL | DIFFERENÇA NO 2º SEMESTRE |
|---|---|---|---|---|
| Administração e direcção geral . . | 15:821$131 | 12:951$896 | 28:773$027 | — [illegible] |
| Trafego . . . . | 16:649$743 | 17:090$737 | 33:740$480 | + [illegible] |
| Locomoção . . . | 31:721$892 | 44:942$753 | 76:664$645 | + 13:[illegible] |
| Via-permanente. . | 65:705$938 | 60:546$719 | 126:252$657 | — 5:[illegible] |
| Obras novas . . . | 1:610$232 | . . . . . . | 1:610$232 | — 1:[illegible] |
| Total . . . | 131:508$936 | 135:532$105 | 267:041$041 | |

Pelo quadro seguinte vereis a importancia das obras executadas :

| DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS | QUANTIDADES | PREÇOS DA UNIDADE | IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|
| ıvação em terra com transporte médio igual a 4,81. | 4.470,18 | 624,8 | 2:799$899 |
| » em pedra solta em 92m de transporte . . . | 37,704 | 1.890 | 63$700 |
| » em pedreira em 92m de transporte . . . . | 22,350 | 4.090 | 91$411 |
| » em terra para fundações até 1m,60 . . . . | 153,430 | 1.000 | 153$430 |
| » em terra abaixo de 1m,60 . . . . . . . | 69.073 | 2.000 | 138$146 |
| naria ordinaria de pedra secca . . . . . . . . | 116.853 | 12.000 | 1:402$236 |
| » » » » com argamassa de cal e êa . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 13,920 | 22,000 | 306$240 |
| naria de lajões. . . . . . . . . . . . . . | 42,018 | 17,000 | 714$306 |
| ıntamento com argamassa de cimento e arêa. . . . | 85,885 | 2,000 | 171$770 |
| Somma. . . . . . . . . . . | | | 5:834$138 |
| cção technica 5 % . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . . | 291$707 |
| cção geral 4 % . . . . . . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . . | 233$365 |
| Total . . . . . . . . . . | . . . . . | . . . . . . | 6:359$210 |

# Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé

EXTENSÃO EM TRAFEGO . . . . . . . . . . . k 283.000
» TOTAL . . . . . . . . . . . . . . . 283.000

**za da garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital do 13.521:453$322.**

**ssionaria** — *The Southern Brazilian Rio Grande do Sul Company, Limited.*

## VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

O serviço de conservação foi penosissimo durante o anno, tendo sido rrompido o trafego em 151 dias em diversos pontos da linha. re os damnos causados, avultam principalmente os que foram feitos seguintes pontes e que teem sido attenuados quanto possivel : ponte Rio Santa Maria, ponte do Rio Taquaras, ponte do Candiota, ponte do Jaguarão, ponte do Rio Negro e as do Quebracho e Quebrachinho,

## LOCOMOÇÃO

Trabalharam durante o anno as 16 locomotivas da estrada qu fizeram o percurso de 352,730 kilometros no trafego e 13.902 no lastro As locomotivas consumiram no serviço do trafego 2.696ᵗ,773 de carvã 6.985 kilogrammas de graxa, 7.261 litros de oleo e 4.416 kilogramm de estopa; no serviço do lastro o consumo foi de carvão 137ᵗ,970, de gra 431 kilogrammas, de oleo 425 litros e de estopa 310 kilogrammas.

## TRAFEGO

O trafego foi effectuado por 46 trens especiaes, 1.374 mixtos, 7[illegible] de carga, e 708 especiaes. O percurso total de todos esses trens [illegible] de 325.408.

Foram transportados por esta estrada durante o anno:

| | |
|---|---|
| Passageiros de 1ª classe | 54.807,5 |
| » » 2ª classe | 67.020,5 |
| Bagagens e encommendas | ᵗ 885.839 |
| Animaes | 3.346 |

Mercadorias:

| | |
|---|---|
| Café | 117.811 |
| Assucar | 1.740,577 |
| Cereaes | 2.636,502 |
| Couros | 1.869,590 |
| Sal | 1.567,599 |
| Diversos | 15.538,205 |
| » de importação | 8.230,547 |
| » de exportação | 11.845,458 |
| | 43.546,289 |

não incluindo neste numero as mercadorias transportadas por co do Governo, cujo peso foi de 27.555ᵗ,023.

Numero de passageiros-kilometro:

| | |
|---|---|
| De 1ª classe | 2.592,713 |
| » 2ª » | 3.335,150 |
| Numero de toneladas-kilometro de bagagens | 56,357 |
| » » » » » mercadorias | 6.259,068 |

## TELEGRAPHO

Foram transmittidos 6.215 telegrammas com 72.718 palavras p[illegible] e 12.039 com 225.188 palavras no serviço da estrada.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

A receita em 1893 foi de 747:258$140, havendo a differença para nos comparativamente com a de 1892, de 75:069$300.

A despeza foi de 931:329$430, incluindo 24:000$ das ultimas duas stações do prolongamento maritimo. O *deficit* attingiu, pois, neste anno evada cifra de 184:071$290, correspondendo desta quantia ao segundo iestre em que a linha pouco funccionou, a importancia de 167:749$550 6:321$740 ao primeiro.

A receita e despeza discriminam-se do seguinte modo:

**Receita**

| | |
|---|---|
| Viajantes . . . . . . . . . . . . . . | 254:525$714 |
| Mercadorias . . . . . . . . . . . . . | 325:770$975 |
| Bagagens e encommendas. . . . . . . . | 35:841$011 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . | 5:739$570 |
| Carros . . . . . . . . . . . . . . . | 998$480 |
| Aluguel de vehiculos e trens. . . . . . . | 94:893$910 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . | 7:452$890 |
| Armazenagens . . . . . . . . . . . . | 951$700 |
| Multas. . . . . . . . . . . . . . . | 250$000 |
| Rendas eventuaes . . . . . . . . . . . | 20:833$890 |
| Total. . . . . . . . . . | 747:258$140 |

**Despeza**

| | |
|---|---|
| Administração e direcção geral. . . . . . | 204:220$450 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . | 111:169$910 |
| Locomoção. . . . . . . . . . . . . . | 286:893$650 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . . | 329:045$420 |
| Total. . . . . . . . . | 931:329$430 |

A receita e a despeza desde 1885 até 1893 teem sido :

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | SALDO | DEFICIT |
|---|---|---|---|---|
| 5 . . . . . . . . . . . | 599:430$780 | 560:605$400 | 38:824$380 | |
| 6 . . . . . . . . . . . | 659:290$070 | 612:728$290 | 43:561$780 | |
| 7 . . . . . . . . . . . | 639:418$150 | 595:242$080 | 44:176$070 | |
| 8 . . . . . . . . . . . | 535:404$350 | 609:789$600 | . . . . . . | 74:384$750 |
| 9 . . . . . . . . . . . | 555:711$270 | 681:025$250 | . . . . . . | 125:313$980 |
| 0 . . . . . . . . . . . | 620:153$990 | 621:918$050 | . . . . . . | 1:764$060 |
| 1 . . . . . . . . . . . | 683:931$860 | 714:497$350 | . . . . . . | 30:565$490 |
| 2 . . . . . . . . . . . | 822:327$440 | 831:868$990 | . . . . . . | 9:541$550 |
| 3 . . . . . . . . . . . | 747:258$140 | 931:329$430 | . . . . . . | 184:071$290 |

# Estrada de Ferro Quarahim a Itaqui

**Extensão em trafego** . . . . . . . . . . 175<sup>k</sup>.500

**Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 6.000:000$000**

**Cessionaria** — *The Brazil Great Southern Railway Company, Limited.*

Por decreto n. 1384 de 6 de maio de 1893 foi declarada caduca a concessão do prolongamento desta estrada até Santo Angelo e o ramal para Passo de S. Borja.

## TRAFEGO

Foram transportados durante o anno:

| | |
|---|---:|
| Viajantes de 1ª classe. . . . . . . . . . . | 2.464 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . . | 6.670 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . . | 36<sup>t</sup>.690 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . . | 6.164.420 |
| Animaes . . . . . . . . . . . . . . . . | 477 |

Foram transmittidos 2.431 telegrammas.

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Do quadro abaixo vereis qual foi o seu movimento financeiro:

| DESIGNAÇÃO | ANNO DE 1893 | POR KILOMETRO | POR TRES KILOMETROS |
|---|---:|---:|---:|
| Receita . . . . . . . . . . . . . . . . | 83:589$025 | 476$291 | [illegible] |
| Despeza . . . . . . . . . . . . . . . . | 187:484$430 | 1:068$288 | [illegible] |
| Deficit . . . . . . . . . . . . . . . . | 103:895$405 | 591$997 | [illegible] |

Do exposto vê-se que o coefficiente do trafego desta estrada foi [illegible] anno proximo findo, igual a 224.

Este algarismo extraordinario deve-se não só ao pouco trafego d[illegible] estrada, mas tambem em grande escala á revolução que impossibilito[illegible] serviço regular de transportes.

Não fallando no anno de 1889, em que inaugurou-se a linha em toda na extensão, foi este o maior coefficiente que tem ella apresentado, regudo a média, nos tres annos 1890, 1891 e 1892, 153 %.

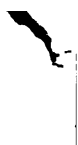
A receita discrimina-se do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Viajantes de 1ª classe. . . . . . . . . . . | 11:189$470 |
| » » 2ª » . . . . . . . . . . . | 18:182$300 |
| Bagagens e encommendas . . . . . . . . | 1:778$460 |
| Mercadorias. . . . . . . . . . . . . . | 31:840$300 |
| Animaes. . . . . . . . . . . . . . . | 779$400 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 3:030$980 |
| Conta do Governo. . . . . . . . . . . | 15:590$065 |
| Diversos. . . . . . . . . . . . . . . | 1:198$050 |
| Total. . . . . . . . . . . . . . | 83:589$025 |

A despeza reparte-se pelas seguintes parcellas:

| | |
|---|---|
| Administração geral. . . . . . . . . . . | 17:139$155 |
| Via permanente . . . . . . . . . . . . | 89:704$220 |
| Locomoção . . . . . . . . . . . . . . | 42:212$624 |
| Trafego . . . . . . . . . . . . . . . | 25:599$948 |
| Telegrapho . . . . . . . . . . . . . . | 6:521$004 |
| Diversos . . . . . . . . . . . . . . . | 6:307$479 |
| | 187:484$430 |

Desde a abertura ao trafego a receita e despeza teem sido:

| ANNOS | RECEITA | DESPEZA | DEFICIT |
|---|---|---|---|
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 10:675$660 | 21:886$279 | 11:210$619 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 46:024$861 | 68:998$336 | 22:973$475 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 50:187$813 | 63:777$533 | 16:589$720 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 105:473$626 | 161:448$589 | 55:963$[illegible]63 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 114:921$066 | 166.755$724 | 51:834$658 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 117:930$922 | 188:444$585 | 70:483$663 |
| . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 83:589$025 | 187:484$430 | 103:895$405 |

# LEGISLAÇÃO DE 1893

---

## DECRETOS

*Caxias a Cajazeiras* — Decreto n. 1429 A, de 10 de junho de 1893: proroga até de julho o prazo para a conclusão das obras, fixado na clausula 6ª do decreto 10.250 de 31 de maio de 1889. Decreto n. 1511, de 10 de agosto de 1893: amplia é 31 de dezembro deste anno a prorogação concedida pelo decreto legislativo 135, de 10 de junho de 1893, para a conclusão das obras.

*Tamandaré a Barra e Aracajú a Simão Dias* — Decreto n. 1613 de 19 de zembro de 1893: autorisa a transferencia para a Companhia Estradas de Ferro Norte do Brazil, das concessões relativas ás estradas de ferro de Tamandaré a ırra e Aracajú a Simão Dias.

*Alagoas Railway* — Decreto n. 1458 de 5 de julho de 1893: autorisa a « Ala-ıas Railway Company, Limited », a desapropriar o predio necessario ao serviço do ıfego da Estrada de Ferro Central de Alagôas.

*Central Alagoana* — Decreto n. 1391 de 6 de maio de 1893: restabelece como ınto inicial da Estrada de Ferro Central Alagoana a cidade de Alagôas. Decreto 1603 de 4 de dezembro de 1893: altera o traçado já approvado da 1ª secção da ıtrada de Ferro Central Alagoana até á cidade de S. Miguel, a partir da cidade de ıalaya.

*Maceió a Leopoldina*— Decreto n. 1468 de 13 de julho de 1893: declara caduca concessão desta estrada de ferro.

*Tramroad de Nazareth* — Decreto n. 1477 de 13 de julho de 1893: fixa definitivamente o capital garantido para o prolongamento desta estrada de ferro.

*Central da Bahia* — Decreto n. 1504 de 3 de agosto de 1893: approva as antas e o orçamento das obras de arte a construir na linha principal e ramal da strada de Ferro Central da Bahia.

*Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo* — Decreto n. 1450 de 5 de julho de 1893: eclara caduco o privilegio, garantia de juros addicional e mais favores do ecreto n. 10.124, de 15 de dezembro de 1889, para a construcção, uso e gozo da strada de Ferro da Victoria a Santa Cruz do Rio Pardo.

*Rio Bonito a Cabo Frio* — Decreto n. 1451 de 5 de julho de 1893: declara ıduca a concessão desta estrada de ferro.

*Principe do Grão-Pará* — Decreto n. 1341 de 7 de abril de 1893: declara caduca a concessão relativa ao prolongamento da Estrada de Ferro Principe do Grão-Pará, da estação do Areal a Entre-Rios.

*Tijuca* — Decreto n. 1307 de 7 de março de 1893: proroga por um anno o prazo concedido para conclusão das obras da Estrada de Ferro da Tijuca.

*Peçanha a Araxá* — Decreto n. 1488 de 31 de julho de 1893: approva, com modificações, os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Peçanha a Araxá, na extensão de 141,196 kilometros, do trecho de Araxá a Confusão.

*Barra Mansa a Catalão* — Decreto n. 1288 de 17 de fevereiro de 1893: approva, com modificações, os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas, nos trechos comprehendidos entre os kilometros 10 e 40 de Barra Mansa para Lavras e 30 e 130 de Lavras para Barra Mansa. Decreto n. 1457, de 5 de julho de 1893: approva, com modificações, os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Barra Mansa a Catalão, na extensão de 279,500 kilometros, sendo 129,5 kilometros de Barra Mansa para Lavras e 150 kilometros de Lavras para Catalão.

*Minas e Rio*—Decreto n. 1400, de 18 de maio de 1893: substitue o art. 9 das instrucções regulamentares da Estrada de Ferro Minas e Rio pelo art. 11 das que vigoram na Estrada de Ferro Central do Brazil.

*Taubaté a Ubatuba* — Decreto n. 1510, de 10 de agosto de 1893: proroga por 24 mezes o prazo fixado na clausula 8ª do decreto n. 10.150, de 5 de janeiro de 1889 para conclusão das obras da Estrada de Ferro de Taubaté a Ubatuba.

*Mogyana*—Decreto n. 1337, de 28 de março de 1893: approva os estudos definitivos de differentes trechos da linha de Resaca a Santos, na extensão de 25 kilometros. Decreto n. 1428, de 2 de junho de 1893: proroga por um anno o prazo fixado na clausula 3ª do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, com a pena imposta na clausula 33ª para conclusão das obras de construcção da Estrada de Ferro de Uberaba a Catalão. Decreto n. 1466, de 13 de julho de 1893: approva os estudos da quarta secção da linha de Jaguara a Catalão, comprehendendo a variante entre os kilometros 214 e 216. Decreto n. 1486, de 28 de julho de 1893: approva os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro Mogyana, de Resaca a Santos, do trecho que comprehende o Alto da Serra do Mar á estação de Guayó, na Estrada de Ferro Central, na extensão de 12 kilometros, e ramal deste ponto a cidade de Mogy das Cruzes na extensão de 13.163$^{m}$,79. Decreto n. 1505, de 5 de agosto de 1893: approva os estudos definitivos do prolongamento a Santos da Estrada de Ferro Mogyana, do trecho de Atibaia á Garganta do Pinhal, na extensão de 36,750 kilometros. Decreto n. 1514, de 17 de agosto de 1893: approva os estudos definitivos do prolongamento a Santos, da Estrada de Ferro Mogyana, na extensão de 18$^{k}$,436.

*Sorocabana* —Decreto n. 1439, de 15 de junho de 1893: approva a modificação do trecho destinado ao estabelecimento da estação de S. Vicente, no prolongamento para Santos, da Estrada de Ferro Sorocabana. Decreto n. 1440, de 15 de junho de 1893: approva os estudos definitivos da variante entre os kilometros 421,7?5 e 490,000 da linha de Botucatú á foz do Tibagy, no rio Paranapanema, da Estrada de Ferro Sorocabana. Decreto n. 1441, de 15 de junho de 1893: approva os estudos definitivos do prolongamento para Santos, da Estrada de Ferro Sorocabana, dos trechos entre os kilometros 13,1—24 (S. Vicente e Serra) e 22—36 (Pinheirinhos e Santos).

*Catalão a Matto Grosso* — Decreto n. 1390, de 6 de maio de 1893: declara caca a concessão feita para a construcção, uso e gozo da Estrada de Ferro de talão a Matto Grosso.

*Paraná* — Decreto n. 1371, de 20 de abril de 1893: autorisa a *Compagnie Génél'e de Chemins de Fer Brésiliens* a construir um novo armazem na estação de ırityba por conta do custeio de sua estrada de ferro. Decreto n. 1473, de 13 de lho de 1893: fixa provisoriamente em 5.269:440$, o capital empregado na 1ª, 2ª, 3ª 5ª secções dos prolongamentos e ramaes da Estrada de Ferro do Paraná.

*Ponta Grossa a Corumbá* — Decreto n. 1410, de 25 de maio de 1893 : resolve clarar sem effeito o decreto de concessão desta estrada.

*Itararé a Cruz Alta* — Decreto n. 1386, de 6 de maio de 1893 : autorisa a npreza União Industrial dos Estados do Brazil, a transferir á Companhia . Paulo — Rio Grande a concessão relativa á Estrada de Ferro de Itararé a uz Alta.

*Santa Maria a Cruz Alta* — Decreto n. 1442, de 5 de julho de 1893: approva a udança de local para ponto inicial da Estrada de Ferro de Santa Maria a ruz Alta.

*S. Jeronymo* — Decreto n. 1389, de 6 de maio de 1893: approva, com modificaões, os estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro do S. Jeonymo, comprehendidos entre os kilometros 40 e 189. Decreto n. 1497, de 3 de gosto de 1893 : proroga por dous annos o prazo fixado na clausula 6ª do decreto . 906, de 18 de outubro de 1890, para conclusão das obras do prolongamento da strada de Ferro de S. Jeronymo.

*Rio Grande a Bagé* — Decreto n. 1438, de 15 de junho de 1893: autorisa a *outhern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company Limited* a desapropriar praça Silveira Martins, na cidade do Rio Grande do Sul.

*Quarahim a Itaqui* — Decreto n. 1384 de 6 de maio de 1893: declara caduca a oncessão feita á *Brazil Great Southern Railway Company, Limited*, para prolongar Estrada de Ferro de Quarahim a Itaqui até Santo Angelo, com um ramal para 'asso de S. Borja.

# AVISOS

*Caxias a Cajazeiras*—Aviso n. 50, de 24 de março de 1893: autorisa a substituião de quatro estações de 2ª classe constantes dos projectos approvados, por dous rmazens construidos com a verba de 16:000$ que estava destinada a duas dellas. Aviso n. 61, de 7 de abril de 1893: autorisa a companhia a fazer a inauguração de sua nha e fixa o material rodante necessario, ficando obrigada a completal-o dentro do razo de 6 mezes da abertura ao trafego. Aviso n. 82, de 27 de maio de 1893: altera material rodante necessario á inauguração do trafego do 1º trecho da linha. Aviso . 149, de 28 de novembro de 1893: approva a imposição de uma multa.

*Petrolina ao Piauhy*—Aviso n. 101 de 10 de julho de 1893: indefere o pedido eito pela Companhia Estrada de Ferro Nordeste do Brazil para serem acceitos os studos da Estrada de Ferro de Petrolina ao Piauhy, apresentados em novembro do anno proximo passado, os quaes deverão ser revistos e apresentados novamente lentro do prazo de tres mezes, a partir desta data.

*Natal a Nova Cruz*—Aviso n.83, de 31 de maio de 1893: providencia afim de que o trafego diario desta estrada seja restabelecido.

*Conde d'Eu*—Aviso n. 130, de 19 de agosto de 1893: communica ter determinado ao chefe da commissão de compras na Europa que o pagamento de juros de £ 10.000 fosse feito da data que ficasse provado ter sido a da effectividade do emprestimo.

*Recife ao Limoeiro*—Aviso n. 114, de 20 de julho de 1893: approva o acto da Inspectoria, que autorisa o augmento provisorio de 30 % sobre os vencimentos do pessoal desta estrada de ferro. Aviso n. 125, de 11 de agosto de 1893: declara de nenhum effeito a condicional imposta no final do aviso n. 193, de 12 de dezembro de 1892, á *Great Western of Brazil Railway Company, Limited* e approva tão sómente as alterações ás tarifas em vigor nas bases que acompanham a portaria da mesma data.

*Recife a Palmares* —Aviso n. 105, de 13 de julho de 1893: autorisa o augmento provisorio de 50 % sobre os vencimentos do pessoal desta estrada de ferro. Aviso n. 106, de 13 de julho de 1893: autorisa a despeza em tres exercicios de 661:0[illegible] com acquisição de material rodante.

*Alagoas Railway* — Aviso n. 43, de 16 de março de 1893: approva o quadro e tabella de vencimentos do pessoal da *Alagoas Railway*. Aviso n. 66, de 11 de abril de 1893: autorisa a inclusão nas contas do custeio da quantia de 10:820$250, que fôra attribuida ao custeio do ramal da Assembléa e se refere a obras executadas no armazem central em Maceió e a um guindaste na ponte de Jaraguá. Aviso n. 88, de 8 de junho de 1893: autorisa o augmento a 1$200 do salario maximo dos trabalhadores. Aviso n. 91, de 20 de junho de 1893: autorisa a celebração de um contracto com a Companhia Progresso Alagoano para alteração das obras de dous pontilhões. Aviso n. 94, de 29 de junho de 1893: autorisa a construcção de um edificio na parada de Satuba para servir de estação. Aviso n. 147, de 14 de novembro de 1893: autorisa a construcção de um desvio no kilometro 31 da linha principal, sem que disso resulte onus para a União. Aviso n. 147 A, de 14 de novembro de 1893: autorisa a construcção de um desvio no kilometro 84,950 da linha principal, sem que disso resulte onus para a União. Aviso n. 147 B, de 14 de novembro de 1893: autorisa a companhia a entrar em accordo com a Companhia Promotora de Industrias e Melhoramentos para o cruzamento de suas linhas.

*Central Alagoana* — Aviso n. 151, de 11 de dezembro de 1893: autorisa a Inspectoria Geral a fixar os prazos para apresentação de estudos do trecho de S. Miguel a Atalaya.

*Bahia a S. Francisco* — Aviso n. 58, de 6 de abril de 1893: dá instrucções para o augmento de 30 % aos vencimentos do pessoal do ramal do Timbó. Aviso n. 73, de 26 de abril de 1893: autorisa a construcção de um desvio no kilometro 63 para o matadouro que se vai crear no municipio da Matta de S. João.

*Central da Bahia* — Aviso n. 81 de 20 de maio de 1893: autorisa a companhia a admittir provisoriamente mais um machinista, um foguista e um limpador, com os ordenados respectivos de 120$, 70$ e 40$, pessoal que será dispensado logo que cesse o serviço extraordinario. Aviso n. 157, de 30 de dezembro de 1893: autorisa a transformar 30 ou 40 vagons de carneiros em vagons de mercadorias.

*Tram-road de Nazareth*—Aviso n. 80, de 20 de maio de 1893: autorisa a Companhia *Tram-road de Nazareth* a despender até á quantia de 1:000$ com os reparos

minho que liga a estação de Corta-Mão á villa das Velhas, sendo esta despeza a á conta de custeio da mesma estrada de ferro, visto aproveitar á sua receita.
› n. 156, de 29 de dezembro de 1893: communica ter sido deferido o requeri- pedindo autorisação para augmentar o material rodante, devendo, porém, a anhia apresentar desenhos e especificações desse material.
*'arangola* — Aviso n. 124, de 10 de agosto de 1893: autorisa a inclusão na de custeio em quatro semestres do custo de quatro locomotivas.
*'orcovado* — Aviso n. 77, de 9 de maio de 1893, resolve que a estrada continue fiscalisada pela Inspectoria Geral de Estradas de Ferro.
*'arra Mansa a Catalão* — Aviso n. 40, de 10 de março de 1893: autorisa a anhia a despender com a construcção em 1893 a quantia de 6.137:316$000.
*'eçanha a Araxá* — Aviso n. 2, de 7 de janeiro de 1893: concede á Companhia da de Ferro Peçanha a Araxá o prazo de tres mezes para apresentação dos os relativos ao trecho de sua estrada entre Araxá e Confusão, na extensão de ilometros, modificados de accordo com o estabelecido no aviso n. 186, de 23 de nbro de 1892, visto terem sido apresentados sem as condições exigidas.
*Minas e Rio* — Aviso n. 92, de 20 de junho de 1893: autorisa a companhia belecer no kilometro 80 com caracter provisorio um desvio e uma plataforma ta.
*Muzambinho* — Aviso n. 33, de 28 de fevereiro de 1893: approva a autorisação para abertura ao trafego provisorio do trecho desta estrada de ferro compre- i lo entre Varginha e a estação Fluvial.
*Mogyana* — Aviso n. 19, de 11 de fevereiro de 1893: autorisa a Companhia ana de Estradas de Ferro e Navegação a levantar a quantia de 2.500:000$ do capital para conclusão das obras da 2ª secção e parte da 3ª secção da linha de ão. Aviso n. 64, de 11 de abril de 1893: permitte que as Companhias ana, Paulista e Ingleza entrem em accordo sobre o ponto de partida do prolon- nto da Estrada de Ferro Mogyana a Santos. Aviso n. 90, de 19 de junho de resolve que os juros sobre o capital ouro (4.300:000$) sejam pagos na Dele- do Thesouro Federal em Londres.
*'aulista* ( prolongamento a Santos )—Aviso n. 3, de 10 de janeiro de 1893: definitivamente o porto de S. Sebastião para ponto de partida do ramal do s da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. Aviso n. 57, de 5 de abril 93: revoga o aviso n. 3, de 10 de janeiro, e manda que sejam tomadas providen- o sentido de serem suspensos os trabalhos relativos ao ramal de S. Sebastião.
*'araná* — Aviso n. 10, de 6 de fevereiro de 1893: autorisa a « Compagnie rale de Chemins de Fer Brésiliens » a despender até á quantia de 103:525$020 lastro de pedra nos 23 kilometros do trecho da Serra da linha de Paranaguá rityba. Aviso n. 110, de 18 de julho de 1893: autorisa a acquisição, por do custeio da linha de Paranaguá a Curityba, de 50 wagons fechados sobre s, de 16 toneladas de capacidade cada um. Aviso n. 115 de 22 de julho de 1893: isa a despeza de 3:500$ com a acquisição e installação de uma bomba War- ton na estação de Morretes.
*'elotas a S. Lourenço* — Aviso n. 44, de 16 de março de 1893: declara inter- ido o prazo fixado na clausula 8ª do contracto approvado pelo decreto n. 10.151, le janeiro de 1889, até que a questão da Empreza Industrial e Constructora do rande do Sul tenha solução.

*Rio Grande a Bagé* — Aviso n. 8, de 3 de fevereiro de 1893: reduz a [illegible] 1.000 kilogrammas o frete do sal e dos productos das xarqueadas. Aviso n. [illegible] 17 de agosto de 1893: declara que a autorisação dada á *Southern Brazilian Rio Grande do Sul Railway Company, limited*, para levar á conta de custeio da Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé a despeza com a acquisição de 15 wagons cobertos, [illegible] ser entendida á conta dos saldos que forem verificados entre a receita e despeza [illegible] alludida estrada em dous annos consecutivos. Aviso n. 60, de 7 de abril de [illegible] autorisa a acquisição de 15 wagons cobertos de 10 toneladas de capacidade [illegible] um. Aviso n. 93, de 29 de junho de 1893: approva o acto da Inspectoria [illegible] permittindo que o material explosivo fosse transportado nos trens [illegible] ordinarios.

*Quarahim a Itaqui* — Aviso n. 30, de 27 de fevereiro de 1893: [illegible] estabelecimento de paradas nos kilometros 40, 90, 120 e 130. Aviso [illegible] de 23 de março de 1893: approva o projecto de uma ponte sobre o rio [illegible] Aviso n. 85, de 5 de junho de 1893: autorisa a companhia *Brazil Great [illegible] Railway* a ligar a linha telegraphica pertencente á Estrada de Ferro de Quarahim a Itaqui á pertencente á *North Western of Uruguay.*

*Legislação Geral* — Aviso n. 12, de 4 de fevereiro de 1893: autorisa a d[illegible] de 4:000$ destinados á construcção de duas cartas plastographicas do Rio de Janeiro, sendo um exemplar destinado a figurar na exposição universal Colombiana [illegible] Chicago e ficando o outro á disposição do Governo nesta capital.

Aviso n. 12, de 8 de fevereiro de 1893: manda providenciar no sentido de [illegible] as directorias de estradas de ferro subvencionadas pela União obrigadas a [illegible] passagens gratuitas a contingentes militares nos Estados, em objecto de [illegible] federal, sempre que taes requisições forem feitas por autoridades constituidas.

Aviso n. 99, de 10 de junho de 1893: substitue o art. 8 das instrucções approvadas por portaria de 17 de dezembro de 1892 pela seguinte disposição: [illegible] acta de tomada de contas com o balanço de semestre, os quadros estatisticos ex[illegible] pelo Regulamento e um inventario minucioso dos documentos de despeza de[illegible] serem estes numerados e rubricados pelo engenheiro fiscal, serão remettidos [illegible] inspector geral, sendo os documentos acima, á excepção dos quadros estatisticos [illegible] duas vias ».

Aviso n. 120, de 29 de julho de 1893: firma as seguintes regras, como [illegible] complementares ás Instrucções de 17 de dezembro de 1892, expedidas para o [illegible] de apuração de contas das companhias de estradas de ferro: 1°, terão c[illegible] provisorio as liquidações das contas dos 1os semestres de cada anno das estradas de ferro fiscalisadas pela União e que gozam de garantia de juros, para que, [illegible] de verificação de saldos, as respectivas companhias cumpram com o disposto [illegible] art. 24 das referidas Instrucções, afim de poder effectuar-se o pagamento [illegible] periodo, dos juros garantidos por antecipação e integralmente, segundo os arts. [illegible] 25 das ditas Instrucções; 2°, no fim do 2° semestre de cada anno proceder-se-á [illegible] liquidação definitiva das contas com os elementos da apuração nesse periodo [illegible] respectivas juntas, concurrentes com o resultado do balanço do 1° semestre [illegible] anno, que tiver sido acceito e julgado em ultima instancia pelo ministro da Industria, Viação e Obras Publicas; 3°, o encarregado deste serviço na Europa [illegible] certificados para pagamento dos juros por antecipação e integralmente [illegible] com séde alli, logo nos primeiros dias dos mezes subsequentes [illegible]

ontinuo remetterá uma 2ª via á Secretaria de Estado dos Negocios da Indus-
'iação e Obras Publicas, afim de que os elementos para a liquidação definitiva
ial lhe possam ser remettidos em tempo a ficarem essas contas encerradas
) dos periodos fixados nos respectivos contractos.

# PORTARIAS

*'atal a Nova Cruz* — Portaria de 25 de julho de 1893: approva o quadro e a
a de vencimentos do pessoal.

*ecife a Limoeiro* — Portaria de 11 de agosto de 1893: approva alterações
rifas em vigor.

*lag'as Railway* — Portaria de 28 de fevereiro de 1893: approva o quadro e a
a de vencimentos do pessoal.

*ram-Road de Nazareth* — Portaria de 12 de agosto de 1893: approva as
s.

*'orte* — Portaria de 29 de março de 1893: approva as tarifas.

*antos a Jundiahy* — Portaria de 4 de agosto de 1893: approva as tarifas e
uções regulamentares.

*'ogyana* — Portaria de 1 de setembro de 1893: approva alterações nas tarifas
gor.

*aulista* — Portaria de 1 de setembro de 1893: approva alterações nas tarifas
gor.

*io Claro* — Portaria de 4 de agosto de 1893: approva as novas instrucções
mentares.

*aranú* — Portaria de 22 de fevereiro de 1893: approva o quadro e tabella de
nento do pessoal.

*io Grande a Bagé* — Portaria de 3 de fevereiro de 1893: modifica as tarifas
gor em relação ao sal e productos das xarqueadas. Portaria de 4 de julho de
approva o quadro e tabella de vencimentos do pessoal, devendo o augmento
ido ser contado de 1 de janeiro do corrente anno.

*uraḱim a Itaqui* — Portaria de 10 de junho de 1893: approva o quadro e
a de vencimentos do pessoal.

# ERRATA

| QUADRO | NUMERO DE ORDEM | COLUMNA | EM VEZ DE | LEIA-SE |
|---|---|---|---|---|
| ......... | 29 | 17 | 22.703.833 | 22.116.848 |
| ......... | 29 | 18 | 90.360 | 88.030 |
| ......... | 29 | 19 | 22.415 | 23.477 |
| ......... | 29 | 20 | 2.672 | 2.663 |
| ......... | 28 | 17 | 6.785 | 5.556.431 |
| ......... | 28 | 18 | 1 | 1.200 |
| ......... | 2 | 18 | 0.120 | 0.001 |
| ......... | 25 | 9 | 548:611$900 | 475:786$324 |
| ......... | 25 | 13 | 311:496$505 | 13:162$417 |
| ......... | 25 | 18 | 1.168:227$033 | 1.576:562$829 |
| ......... | 25 | 20 | 1.168:227$033 | 1.576:562$829 |
| ......... | 25 | 6 | 1:275$812 | 1:106$479 |
| ......... | 25 | 7 | 724$410 | 1:193$101 |
| ......... | 25 | 9 | 2:716$807 | 3:666$425 |
| ......... | 25 | 11 | 2:716$807 | 3:666$425 |
| ......... | 25 | 12 | 1$877 | 2$533 |
| ......... | 25 | 7 | 1.168:227$033 | 1.576:562$829 |
| ......... | 25 | 9 | 1.168:227$033 | 1.576:562$829 |
| ......... | 25 | 10 | 42 | 57 |
| ......... | 25 | 11 | 42 | 57 |
| ......... | 25 | 8 | 1.168:227$033 | 1.576:562$829 |
| ......... | 25 | 10 | 1.595:377$227 | 1.187:241$181 |
| ......... | 25 | 6 | 2:716$807 | 3:666$425 |
| ......... | 25 | 8 | 3:710$645 | 2:761$027 |

| NUMERO DE ORDEM | DESIGNAÇÃO | | |
|---|---|---|---|
| 30 | Principe do Grão Pará | Rio de Janeiro | |
| 31 | Tijuca | Districto Feder | 000 |
| 32 | Corcovado | » » | |
| 33 | Metropolitana | » » | 135 |
| 34 | Capital Federal a Guaratyba | » » | |
| 35 | Botafogo a Angra dos Reis | Districto Federa | 340 |
| 33 | Elevada | Districto Federal | |
| 37 | Commercio a S. Francisco Xavier | Districto Federa | 232 |
| 38 | Bananal | Rio de Janeiro e | |
| 39 | Cruzeiro a Santa Cruz | Districto Feder<br>S. Paulo. . . | |
| 40 | Paraty a Iguape | Rio de Janeiro e | |
| 41 | Leopoldina e ramal do Sumidouro | Rio de Janeiro e | |
| 42 | Ouro Preto a Peçanha | Minas . . . . | |
| 43 | Araxá a Peçanha | » . . . . . | |
| 44 | Barra Mansa a Catalão | Rio de Janeiro, | |
| 45 | Minas e Rio | S. Paulo e Min | |
| 46 | Muzambinho | Minas . . . . | |
| 47 | Taubaté a Ubatuba | S. Paulo e Rio. | |
| 48 | Taubaté ao Amparo | S. Paulo . . . | 000 |
| 49 | Santos a Jundiahy | » » . . . . | |
| 50 | Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ran de Caldas | S. Paulo e Min | |
| 51 | Mogyana — Jaguára a Catalão | Minas e Goyaz. | |
| 52 | Mogyana — Resaca a Santos | S. Paulo. . . | 350 |
| 53 | Sorocabana | » » . . . . | |
| 54 | » (prolongamento a Santos) | » » . . . | 000 |
| 55 | Paulista (prolongamento a Santos) | » » . . . . | |
| 56 | Rio Claro | » » . . . . | |
| 57 | Sul Paulista | » » . . . . | |
| 58 | Uberaba ao Coxim | Minas, Goyaz e | |
| 59 | Catalão a Palmas | Goyaz . . . . | |